

**ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI BOLOGNA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE GIURIDICHE
“ANTONIO CICU”**

**DOTTORATO DI RICERCA IN DIRITTO DEI TRASPORTI EUROPEO
XXII CICLO
SETTORE SCIENTIFICO DISCIPLINARE IUS/06
SETTORE CONCORSUALE 12/B1**

**LA RESPONSABILITA' DEL VETTORE
TERRESTRE NEL TRASPORTO DI COSE
PER CONTO TERZI: RIFLESSI
ASSICURATIVI**

TESI DI DOTTORATO

**Coordinatore:
Chiar.mo Prof. Stefano Zunarelli**

**Presentata da:
Dott. Michele Borlasca
Matricola n. 0000295010**

**Relatore:
Chiar.mo Prof. Stefano Zunarelli**

Esame finale - anno 2012

A mio padre

Per tutto quello che non gli ho dato

Per tutta la fiducia che mi ha concesso e che non è mai mancata sino all'ultimo

INDICE

Capitolo 1 - IL CONTRATTO DI TRASPORTO DI COSE PER CONTO TERZI

1. Il contratto di trasporto terrestre nella disciplina del codice civile, 2. Forma e conclusione del contratto di trasporto terrestre di cose, 3. Le parti del contratto di trasporto terrestre di cose e le relative obbligazioni. , 3.1. Il vettore, 3.1.1 Le obbligazioni del vettore, 3.1.2 Riscossione dei crediti/assegni, 3.2 Il mittente, 3.2.1 Le obbligazioni del mittente, 3.3 Il destinatario, 3.4 Il caricatore, 4 Il corrispettivo nell'autotrasporto di merci per conto terzi 5. La documentazione nel trasporto di cose terrestri 6. il contratto di trasporto e le altre figure contrattuali, 6.1 trasporto e spedizione, 6.2 trasporto e appalto, 6.3 trasporto e noleggio, 7. Il sub trasporto, 8. Trasporto multimodale,

Capitolo 2 - IL REGIME DI RESPONSABILITA' DEL VETTORE NEL TRASPORTO DI COSE PER CONTO TERZI IN ITALIA

1. Inquadramento normativo del regime di responsabilità vettoriale secondo la disciplina del codice civile, 2. Il contratto di trasporto di cose nella disciplina del codice civile, 3. Le parti del contratto e le relative obbligazioni. 3 in particolare, sulle obbligazioni del vettore terrestre, 4. Il regime probatorio ed il sistema della ripartizione dell'onere tra i soggetti facenti parte del contratto di trasporto, 5. Le singole ipotesi di esonero: A) Il caso fortuito o la forza maggiore, 6. segue: il furto e la rapina, 7. segue: b) La natura o i vizi delle cose trasportate o del loro imballaggio, 8. segue: il fatto proprio del mittente o del destinatario, 9. L'estinzione delle azioni nei confronti

del vettore, 10. La legittimazione ad agire dell'avente diritto nei confronti del vettore, 11. La prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto terrestre 12. L'art. 1696 c.c.: il limite di responsabilità vettoriale ed il calcolo del danno, 13. Regime di responsabilità nel trasporto internazionale e la CMR

Capitolo 3 - LE COPERTURE ASSICURATIVE DELLA RESPONSABILITA' CIVILE VETTORIALE E CONTRO I DANNI ALLE MERCI TRASPORTATE

1. L'assicurazione della responsabilità civile vettoriale. 2. Rischio assicurato e struttura della polizza RCV. 3. I danni indennizzabili e la legittimazione ad agire nella polizza RCV. 4. Le Assicurazioni contro i danni sulle merci trasportate. 5. Struttura della polizza contro i danni. 6. L'azione di rivalsa ex art. 1916 c.c.

Bibliografia

CAPITOLO PRIMO

IL CONTRATTO DI TRASPORTO DI COSE PER CONTO TERZI

Indice: 1. Il contratto di trasporto terrestre nella disciplina del codice civile, 2. Forma e conclusione del contratto di trasporto terrestre di cose, 3. Le parti del contratto di trasporto terrestre di cose e le relative obbligazioni. , 3.1. Il vettore, 3.1.1 Le obbligazioni del vettore, 3.1.2 Riscossione dei crediti/assegni, 3.2 Il mittente, 3.2.1 Le obbligazioni del mittente, 3.3 Il destinatario, 3.4 Il caricatore, 4 Il corrispettivo nell'autotrasporto di merci per conto terzi 5. La documentazione nel trasporto di cose terrestri 6. il contratto di trasporto e le altre figure contrattuali, 6.1 trasporto e spedizione, 6.2 trasporto e appalto, 6.3 trasporto e noleggio, 7. Il sub trasporto, 8. Trasporto multimodale

1. Il contratto di trasporto terrestre nella disciplina del codice civile.

Il contratto di trasporto trova la sua disciplina codicistica negli artt. 1678 e ss. i quali delineano una normativa generale del trasporto applicabile ogni qualvolta la stessa non venga derogata dalla disciplina speciale che le sia propria¹.

Più precisamente, la definizione di contratto di trasporto, di cui all'art. 1678 c.c.², comprende ogni tipo di trasporto (pubblico o privato, di cose o di persone) indipendentemente dal mezzo con cui

¹ La Torre, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 179 il quale precisa che oramai il contratto di trasporto è completamente sganciato dalla figura della locatio operis come invece qualificato dalla dottrina precedente. Sul punto si veda anche S. Passarelli, *Contratto di Opera*, in NN.DL., XI, Torino 1968, 983 e Iannuzzi, *Del Trasporto*, in Comm. Scajola e Branca, Bologna-Roma, 1970. Sul punto, possono vedersi le considerazioni di Gaeta, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasporti*, 1993, p.2 e, in senso conforme, Romanelli, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Riv. Trim. dir e proc. Civ.*, 1975, 1331

² L'art. 1678 c.c. testualmente recita "Col contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un posto a un altro"

viene eseguito³ ed individua a carico del vettore una specifica prestazione: l'obbligo a trasferire⁴ persone o cose da un luogo ad un altro⁵.

L'oggetto materiale della prestazione di trasferimento può essere rappresentato da una persona o da una cosa.

Nel primo caso, si configurerà il sottotipo contrattuale del trasporto di persone caratterizzato dalla partecipazione attiva o cooperazione del passeggero nella fruizione della prestazione di trasferimento. Nel secondo caso, si configura il sottotipo di trasporto di cose caratterizzato dalla presa in consegna dell'oggetto del trasporto da parte del vettore e dalla successiva riconsegna al termine del trasporto⁶.

Autorevole dottrina⁷ ha più volte ritenuto irrilevante l'entità fisica ed economica dell'oggetto del trasporto nonché la maggiore o minore lunghezza o complessità del trasporto stesso necessitando unicamente, come peraltro ogni obbligazione, che sia possibile, lecito e abbia una utilità patrimoniale.

³ Romanelli, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, RTDPC, 1975, 1342

⁴ La Torre, *La definizione del contratto di trasporto*, op cit, secondo cui "il termine trasportare indica l'attività da svolgere, e quindi il mezzo, il termine trasferire, esprime il fine perchè da idea del risultato da conseguire".

⁵ Il contratto di trasporto è configurato come un contratto a prestazioni corrispettive dove l'oggetto della prestazione tipica si configura prettamente in un facere.

⁶ Auletta - Salanito, *Diritto commerciale*, X, Giuffrè, Milano, 1996, 418 secondo cui individuato l'obbligo del trasferimento quale operazione caratterizzante il trasporto, è indubbio che il contratto assuma particolari aspetti e sia assoggettato a particolare disciplina, a seconda del mezzo di trasporto con cui detto trasferimento si attua, ed a seconda dell'ambiente in cui si svolge.

⁷ A. Asquini, *Del Contratto di Trasporto*, in *Il codice di commercio*, vol VI, Utet, Torino 1935 e M. Riguzzi, *Trattato di Diritto Privato - Il contratto di trasporto stradale*, p. 3 e Romanelli, in *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 6

Le cose trasportate, infine, dovranno avere la qualifica giuridica di beni materiali, non potendosi configurare contratto di trasporto con oggetto beni immateriali ed energie.

Queste ultime, pur essendo considerate dal nostro Legislatore⁸ quali beni mobili potranno tutt'al più costituire oggetto di fornitura (art. 1559 c.c.) consistente in un *trans-mittere* e non di trasporto, consistente in un *trans-ferre*.⁹

Il richiamo effettuato dal codice civile al corrispettivo, non esclude che lo stesso possa ricomprendere anche le ipotesi di trasporto gratuito e cioè di un trasporto effettuato su basi contrattuali ma senza corrispettivo. Il corrispettivo, infatti, è un elemento naturale e non essenziale del contratto.

Un trasporto connotato dalla gratuità, però, non deve essere confuso col trasporto amichevole o di cortesia che si realizza quando il trasferimento di cose o persone avviene al di fuori del rapporto contrattuale e per ragioni di amicizia, convenienza sociale o cortesia^{10.11}.

⁸ Art. 814 c.c. testualmente recita: "*Si considerano beni mobili le energie naturali che hanno valore economico*"

⁹ In questo senso, A. Asquini, *Del contratto di trasporto*, p. 41

¹⁰ Il trasporto di cortesia infatti rimane in ipotesi extracontrattuale e la sua responsabilità è disciplinata dall'art. 2043 c.c. salvo, ovviamente, che on sia collegata all'impiego di un veicolo che consenta di invocare il regime d'imputazione ex art. 2054 c.c

¹¹ L'evenienza che il contratto di trasporto venga stipulato oralmente e in molti casi addirittura in assenza di manifestazioni esplicite di volontà, ma per fatti concludenti, suscita il problema di identificare, nei singoli casi concreti, quando si è in presenza di un contratto di trasporto gratuito e quando di un trasporto di cortesia. Il criterio discriminatorio è fondato sull'esistenza di un interesse giuridicamente rilevante di colui che esegue la prestazione, in presenza del quale vi è un rapporto contrattuale a titolo gratuito e in assenza del quale si resta nell'ambito della mera cortesia.

2. Forma e conclusione del contratto di trasporto terrestre di cose

Per la stipulazione di un contratto di trasporto si ritiene correntemente che il principio di autonomia privata abbia come corollario la libertà di scelta della forma, riconosciuta dal nostro ordinamento all'art. 1352 c.c.¹²¹³, quantomeno nei casi in cui la legge non richiede la forma scritta a pena di nullità¹⁴.

Il contratto di trasporto, così come definito dalla disciplina codicistica, si delinea in un contratto *consensuale*¹⁵ che si perfeziona

Obbligazione principale del vettore è quella di trasferire una persona (passeggero) o una cosa (merce) da un posto all'altro. L'assunzione da parte del vettore di tale obbligo di trasferimento è elemento essenziale per identificare il contratto di trasporto, sia di persone che di cose, e lo caratterizza quale contratto di risultato.

¹² L'art. 1352 c.c. testualmente recita " *Se le parti hanno convenuto per iscritto di adottare una determinata forma per la futura conclusione di un contratto, si presume che la forma sia stata voluta per la validità di questo*"

¹³ G.B. Ferri, *Forma e autonomia negoziale*, in *Quadrimestre*, 1987, p. 313

¹⁴ Ormanni, *Forma del negozio giuridico*, in *Noviss. Dig. it.*, Torino, 1961, p. 565 e; Palazzo, *Forme del negozio giuridico*, in *Dig. it. - sez. civ. - disc. priv.*, p. 443 hanno evidenziato come letteralmente l'art. 1325 c.c. includa tra i requisiti essenziali del contratto la "forma", non la "forma scritta" - a pena di nullità, quando cioè stabilito dalla legge. Tale prescrizione eventuale di una "forma" implicherebbe letteralmente l'eventualità alternativa di contratti "senza forma".

Secondo Cariota Ferrara, *Il negozio giuridico nel diritto privato italiano*, Napoli, s.d. ma 1948, le materie coperte dalle prescrizioni sulla forma per la validità e da quelle sulla forma per la prova siano tra loro differenti ed eterogenee: Sostiene infatti che "l'unica forma riferibile al negozio sia la prima, mentre quella probatoria va riferita - per l'appunto - alla prova e non al negozio: "la forma, come tale, non può che essere elemento o requisito del negozio; una forma che sia forma della manifestazione e sia richiesta solo ai fini della prova è inconcepibile. La riprova si ha in ciò che gli stessi scrittori indicano come unica conseguenza della mancanza della forma ad probationem l'impossibilità in cui vengono a trovarsi le parti di provare il contenuto del negozio con testi; del resto questa e non altra è la conseguenza prevista dalla legge nei vari casi che si sogliono raggruppare sotto questa specie di forme. 2699 c.c., la prova, non la forma"

¹⁵ F. Messineo, *Manuale di diritto Civile e Commerciale*, IV, Milano, 1954, 210

secondo lo schema dell'art. 1326 c.c.¹⁶ (nel momento dell'incontro delle volontà dei contraenti) o, eventualmente, attraverso *facta concludentia*¹⁷.

Il trasporto di cose, quindi, potrà considerarsi validamente concluso ove il mittente abbia comunicato i dati relativi alle merci da trasportare, con le necessarie istruzioni al vettore affinché questi sia messo nelle condizioni di eseguire la prestazione¹⁸.

La sola eccezione a tale regola generale è rappresentata dal trasporto ferroviario di cose ove le condizioni generali di vendita prevedono che il mittente consegni la merce assieme alla lettera di vettura e ai documenti necessari, e che gli incaricati di quest'ultimo gli rilascino la ricevuta di spedizione. Siffatto contratto si concluderà al momento della consegna dello scontrino o della ricevuta di spedizione.

La libertà delle forme nel contratto di trasporto, sopra definita, trova alcune variazioni introdotte dalla legislazione speciale.

¹⁶ L'art. 1326 c.c. testualmente recita *"Il contratto è concluso nel momento in cui chi ha fatto la proposta ha conoscenza dell'accettazione dell'altra parte. L'accettazione deve giungere al proponente nel termine da lui stabilito o in quello ordinariamente necessario secondo la natura dell'affare o secondo gli usi. Il proponente può ritenere efficace l'accettazione tardiva, purché ne dia immediatamente avviso all'altra parte. Qualora il proponente richieda per l'accettazione una forma determinata, l'accettazione non ha effetto se è data in forma diversa. Un'accettazione non conforme alla proposta equivale a nuova proposta."*

¹⁷ Bisogna precisare che per quanto concerne la forma ed il momento perfezionativo del contratto, il panorama che si presenta appare assai variegato, variando a seconda della tipologia del trasporto stesso. Ed infatti per quanto concerne ad esempio il trasporto marittimo ed aereo, pur perfezionandosi lo stesso con l'incontro delle due volontà (vettore passeggero) dovrà essere provato per iscritto (artt. 3963, 420, 940 e 950 cod. nav.).

¹⁸ G. Caurani – A. Sensale, *Il trasporto*, 10 secondo cui *"il trasporto di persone si perfeziona allorché il viaggiatore sale sulla vettura"*.

In particolare, l'art. 6 del D. Lgs. 21 novembre 2005, n. 286¹⁹ e successive modifiche e integrazioni, pur non prevedendone l'obbligatorietà, ha raccomandato al comma 1 di utilizzare "*di regola*" la forma scritta nella stipulazione di un contratto di trasporto merci in quanto volta a "*favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti tra i contraenti*".

Il successivo comma 3, a tal fine, indica gli elementi essenziali che dovranno essere presenti nel contratto per potersi definire concluso in forma scritta, quali: il nome e la sede del vettore e del committente, l'iscrizione all'Albo Nazionale del vettore, l'indicazione della tipologia e quantità di merce oggetto del trasporto, il corrispettivo e le modalità di pagamento, i luoghi di presa in consegna e riconsegna delle merci e i tempi massimi del carico scarico.

¹⁹ L'art. 6 L. 286/05 testualmente recita " 1. Il contratto di trasporto di merci su strada e' stipulato, di regola, in forma scritta (e, comunque, con data certa) per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

2. Con decreto dirigenziale della competente struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono determinati modelli contrattuali tipo per facilitare l'uso della forma scritta dei contratti di trasporto di merci su strada.

3. Elementi essenziali dei contratti stipulati in forma scritta sono: a) nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore; b) numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi; c) tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso; d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento; e) luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario; e-bis) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata.

4. Elementi eventuali dei contratti stipulati in forma scritta sono: a) termini temporali per la riconsegna della merce; b) istruzioni aggiuntive del committente o dei soggetti di cui alla lettera a) del comma 3.

5. Per trasporti eseguiti in regime di cabotaggio stradale, il contratto di autotrasporto deve contenere gli elementi di cui al comma 3 ed alla lettera a) del comma 4, nonché gli estremi della licenza comunitaria e di ogni altra eventuale documentazione prevista dalle vigenti disposizioni.

6. In assenza di anche uno degli elementi indicati al comma 3, il contratto di trasporto si considera non stipulato in forma scritta.

Nell'ambito del D Lgs 286/05, o meglio nell'autotrasporto per conto terzi, in conclusione, la forma scritta è consigliata (ma non obbligatoria) anche quale elemento che discrimina la posizione dei soggetti interessati alle operazioni di trasporto²⁰.

3. Le parti del contratto di trasporto terrestre di cose e le relative obbligazioni.

3.1. Il vettore

Il soggetto obbligato alla esecuzione della prestazione di trasferimento caratteristica del trasporto è il *vettore*.

Non essendo necessaria, al concetto di contratto di trasporto, l'esecuzione materiale della prestazione bensì l'assunzione del relativo obbligo, assume le vesti di vettore colui che si obbliga a realizzare il trasferimento di cose, sia che lo faccia con i mezzi propri sia che lo faccia rivolgendosi a terzi²¹.

Ciò che qualifica la prestazione del vettore, infatti, non è la circostanza che esso provveda direttamente al trasporto bensì che se ne assuma il rischio e la responsabilità²².

²⁰ Si veda l'art. 7 per la contestazione al committente ed al proprietario delle merci delle sanzioni per le infrazioni alle regole di circolazione stradale in presenza di loro istruzioni circa modalità e tempi di consegna.

²¹ Riguzzi, Il contratto di trasporto stradale, Torino 2000 secondo cui nell'obbligo di trasferimento posto a carico del vettore dovrà farsi rientrare sia l'impegno di questi ad eseguire il trasporto sia quello di farlo eseguire da altri.

²² Significativa è, al proposito, la Relazione ministeriale al codice civile n. 707 in cui testualmente si afferma: "*il nuovo codice non distingue tra l'obbligo di trasportare e l'obbligo di far trasportare: la circostanza che il trasporto si compia mediante l'opera di altre imprese non spinge il rapporto verso il contratto di spedizione...*"

In altri termini, è ritenuta ammissibile la sostituzione di altri nell'esecuzione della prestazione, purché resti su di lui la responsabilità vettoriale²³

Pur potendo essere la posizione di vettore assunta da un soggetto anche occasionalmente e senza alcuna organizzazione di impresa²⁴, una tale categoria risulta essere oggi certamente residuale rispetto a quella a cui appartengono i soggetti che esercitano tale attività professionalmente.

Il vettore professionale è colui che esercita l'attività di trasporto, avvalendosi di una sua struttura organizzativa ed imprenditoriale, verso un determinato corrispettivo.

Tale carattere organizzativo ed imprenditoriale può assumere differenti connotazioni.

Si parte dal livello minimo proprio delle imprese uni-personali (c.d. padroncino), a quello assai complesso proprio delle grandi compagnie di navigazione marittima o aerea e dei soggetti che operano nel trasporto multimodale sullo scenario internazionale.

La sovrapposizione della legislazione speciale alla disciplina codicistica ha notevolmente innovato l'odierno scenario normativo intorno alla figura del vettore professionale.

L'attuale struttura organizzativa appare infatti caratterizzata e connotata dalla istituzione dell'Albo nazionale della categoria degli autotrasportatori di merci per conto terzi e dall'obbligo di iscrizione in capo all'imprenditore per poter così esercitare in forma imprenditoriale l'attività di trasporto.

²³ In tali termini, v. Cass. n. 5133/81, in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 1982, 97; Cass. n. 3830/82; Cass. n. 108/99 in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 199, 526. In dottrina A. Fiorentino, *I contratti navali*, 71.

²⁴ G. Ferri, *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 1993, p 877

L'art. 2 n. 1 del D.Lgs 286/05 definisce il vettore come *“l'impresa d'autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche o giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività d'autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio Italiano che è parte d un contratto di trasporto merci su strada”*.

In conclusione, se il vettore può indubbiamente essere chiunque si obblighi ad eseguire il servizio di trasporto in proprio o attraverso terzi, non essendo richiesta (dalla normativa codicistica) alcuna organizzazione tecnica adeguata, non v'è dubbio che nell'odierna prassi dei traffici commerciali²⁵ l'assunzione della qualifica di vettore non può prescindere dalla presenza di determinati elementi in assenza dei quali, come detto, l'esercizio professionale ed imprenditoriale dell'attività di trasporto non gode di protezione e di considerazione alcuna nell'ambito del nostro ordinamento giuridico.

3.1.1 Le obbligazioni del vettore

La prestazione tipica del vettore è la riconsegna a destinazione delle cose trasportate, risultato questo di cui il vettore si assume il rischio nei confronti del mittente.

Il dovere del vettore di portare a destinazione le cose consegnateli nel luogo di destinazione configura una obbligazione di risultato²⁶.

²⁵ Dove l'autotrasporto per conto terzi rappresenta la tipologia di trasporto assolutamente più importante.

²⁶ V. Cass. n. 13905/02, in Dir. Mar., 2006, 4, 1199 e Cass. 3 settembre 1998, in Dir. Mar., 2000, 1354; in dottrina Fiorentino, *Il contratto di trasporto marittimo*, Carlo Cya, Firenze, 1940, p 48

A ben vedere, l'esatta prestazione del contratto di trasporto non si esaurisce nel mero trasferimento delle merci da un posto ad un altro ma comprende l'adempimento di tutta una serie di altre obbligazioni ad esso secondarie.

Proprio sulla base di quanto sopra definito, e in coerenza con il principio di cui all'art. 1177 c.c.²⁷ si precisa che l'obbligo di consegna di una cosa determinata comprende anche quello di custodirla.

L'obbligo di custodia e la conseguenziale responsabilità vettoriale cessano soltanto al momento della riconsegna delle cose al destinatario.

Non solo. Il vettore è tenuto a mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nei termini e con le modalità indicate nel contratto.

Ulteriore obbligo del vettore è quello di informare il mittente dell'avvenuto deposito della merce trasportata (o, in caso di prodotti deperibili, della compiuta vendita per incanto mediante ufficiale giudiziario) ove le circostanze rendano impossibile la richiesta d'istruzioni ovvero quest'ultime non siano attuabili (ex art. 1686 co2 c.c.²⁸) e nel caso in cui sorga una controversia tra più destinatari circa il diritto alla riconsegna o circa l'esecuzione di questa (ex art. 1690 co.2 c.c.²⁹)

²⁷ Art. 1177 c.c. testualmente recita " *L'obbligazione di consegnare una cosa determinata include quella di custodirla fino alla consegna*".

²⁸ L'art. 1686 co. 2 c.c. testualmente recita "*Se le circostanze rendono impossibile la richiesta di istruzioni al mittente o se le istruzioni non sono attuabili, il vettore pu depositare le cose a norma dell'Articolo 1514, o se sono soggette a rapido deterioramento, pu farle vendere a norma dell'Articolo 1515. Il vettore deve informare prontamente il mittente del deposito o della vendita.*"

²⁹ L'art. 1690 c.c. testualmente recita "*Se il destinatario irreperibile ovvero rifiuta o ritarda a chiedere la riconsegna delle cose trasportate, il vettore deve domandare immediatamente istruzioni al mittente e si applicano le disposizioni dell'Articolo 1686.*"

Il contenuto contrattuale può ben essere integrato dalla previsione di altre prestazioni, generalmente a carico del vettore, aventi carattere accessorio o strumentale rispetto a quella principale (operazioni di imbarco e sbarco, caricazione e scaricazione della merce, vitto e alloggio, trasporto di bagagli o simili).

Siffatte prestazioni accessorie, pur rispondendo talora a contenuto di altri contratti tipici (di ristorazione, di albergo, di appalto di servizi), non assumono alcuna valenza contrattuale autonoma nè consentono di considerare il contratto che le contempla come misto e atipico.

Le stesse vengono ricomprese nel principale contratto di trasporto appunto per la loro natura accessoria o secondaria, secondo il principio dell'assorbimento.

3.1.2 Riscossione dei crediti/assegni

Oltre a siffatta responsabilità il vettore può assumere a proprio carico ulteriori obbligazioni accessorie.

L'art. 1692 c.c. stabilisce che *"il vettore che esegue la riconsegna al destinatario senza riscuotere i propri crediti o gli assegni da cui gravata la cosa, o senza esigere il deposito della somma controversa, responsabile verso il mittente dell'importo degli assegni dovuti al medesimo e non può rivolgersi a quest'ultimo per il pagamento dei propri crediti, salva l'azione verso il destinatario"*³⁰.

Se sorge controversia tra pi destinatari o circa il diritto del destinatario alla riconsegna o circa l'esecuzione di questa, ovvero se il destinatario ritarda a ricevere le cose trasportate, il vettore pu depositarle a norma dell'Articolo 1514 o, se sono soggette a rapido deterioramento, pu farle vendere a norma dell'Articolo 1515 per conto dell'avente diritto. Il vettore deve informare prontamente il mittente del deposito o della vendita"

³⁰ M. Riguzzi, Il contratto di trasporto stradale, Giappichelli ed. Torino, p.171 sostiene che *"la clausola che obbliga il vettore a riscuotere gli assegni da cui la cosa*

Il vettore, per quanto concerne la riscossione dei crediti e degli assegni, si trova nei confronti del mittente nella posizione del mandatario senza rappresentanza obbligato, ex art. 1713 co. 1 c.c.³¹, alla riscossione contestualmente alla riconsegna³².

Sul mittente non grava l'onere di provare di non aver ricevuto il pagamento³³ e nel caso in cui il vettore ometta di versargli gli importi dei crediti che ha riscosso dal destinatario, il mittente potrà agire esclusivamente in via contrattuale, consistendo l'interesse leso in un diritto di credito³⁴.

Ad ogni modo il mittente potrà comunque allegare e provare il fatto di aver subito un danno maggiore del corrispettivo non riscosso dal vettore³⁵.

In difetto di espressa pattuizione contraria il vettore può accettare il pagamento con assegni senza che ciò comporti a proprio

è gravata non riveste autonoma rilevanza. Tale principio viene tra l'altro evidenziato dal fatto che i diritti del mittente ad ottenere il prezzo pagato dal destinatario della cosa, sono anch'essi soggetti, come quelli nascenti dal contratto principale di trasporto alla prescrizione breve di cui all'art. 2591 c.c., il cui termine decorre dal giorno in cui è avvenuta o doveva avvenire la consegna della cosa nel luogo di destinazione (in questo senso, tra le altre, Cass. n. 7697/09 in Arch. Civ. 2004, p. 631 e Cass. n. 2137/89, in Dir. trasporti, 1990, p. 345). Si è altresì ritenuto che quando un contratto di trasporto di cose è accompagnato dalla clausola di assegno, per la quale incaricato di riscuotere il prezzo è il vettore, costituendo detta clausola solo una obbligazione accessoria al contratto di trasporto, il vettore che non vi ottemperi è responsabile nei confronti del mittente della mancata riscossione dell'assegno, a norma dell'art. 1692 c.c., ed i diritti riferibili all'operazione sono soggetti alla prescrizione breve prevista per il contratto di trasporto (v. Cass. n. 561/94, in Dir. Trasporti, 1995, p. 273)".

³¹ L'art. 1713 co. 1 c.c. testualmente recita "Il mandatario deve rendere al mandante il conto del suo operato e rimettergli tutto ciò che ha ricevuto a causa del mandato"

³² V. Cass. n. 1272/03, in Dir. Mar., 2005, 498; Cass. n. 16572/02

³³ V. Cass. n. 7195/00.

³⁴ V. Cass. n. 7096/86, in Giur. Civ., 1987, I, 1786

³⁵ M. Iannuzzi, *Del trasporto*, p. 251. In giurisprudenza: v. Cass. n. 9294/02, in Giust. Civ., 2002, I, 2756

carico una responsabilità per aver accettato assegni successivamente risultati rubati o scoperti.

A tal fine esistono clausole che esprimono il divieto di accettazione di pagamenti se non in contanti.

La clausola maggiormente diffusa nella prassi è denominata COD (cash on deliver) e comporta l'obbligo per il vettore di esigere il pagamento unicamente in contanti o in forme equivalenti.

Ove ricorrano clausole di tale contenuto, il vettore non potrà che essere riconosciuto responsabile per le conseguenze di aver accettato assegni bancari o di vaglia bancari poi rivelatisi di provenienza furtiva, in luogo al denaro contante³⁶.

Le istruzioni per la riscossione degli assegni di cui è gravata la merce trasportata devono essere comunque compatibili con la disciplina che, a fini di antiriciclaggio, impone limitazioni all'utilizzazione del denaro contante e dei titoli al portatore³⁷.

3.2 Il mittente

Nel trasporto di cose terrestre la controparte del vettore, avente diritto alla prestazione di trasferimento delle stesse da un luogo all'altro e che si occupa - di regola allorquando non si frappone un diverso soggetto, il caricatore - della consegna delle merci al vettore, è denominata mittente.

Il mittente, nel contratto di trasporto, risulta essere anche il creditore del trasporto medesimo.

³⁶ V. Trib. Reggio Emilia, 14 marzo 2003, in Dir. Trasporti, 2004, 997

³⁷ V. art. 49, D. Lgs n. 231/07, in attuazione della direttiva CE 26 ottobre 2005, n. 60

Per accertare a chi spetti la qualifica di mittente occorrerà guardare alla persona che ha stipulato in nome proprio il contratto di trasporto.

A tal fine non rileva in alcun modo il fatto che durante la stipulazione del contratto si decida di addebitare al destinatario le spese di trasporto nè che sia di quest'ultimo il consenso ultimo nella scelta del vettore³⁸.

Quando il trasporto è eseguito da un vettore diverso da quello contrattuale, ossia dal sub-vettore, il vettore contrattuale assume nel contratto di sub-trasporto la veste giuridica di mittente

3.2.1 Le obbligazioni del mittente

Obbligazione principale del mittente consiste nel pagamento del corrispettivo (nolo, secondo la terminologia adottata nella prassi), come controprestazione alla esecuzione del trasferimento delle merci da parte del vettore³⁹.

In relazione alle modalità di adempimento del pagamento del prezzo si prevedono due differenti possibilità. Può adempiervi il mittente, ed in questo caso ciò potrà avvenire all'atto di perfezionamento⁴⁰ del contratto o della consegna della cosa trasportata (nella prassi c.d. porto franco) ovvero può adempiervi il

³⁸ Callipari e Uggè, *Il contratto di trasporto per conto terzi*, 2002, p 150

³⁹ Il credito del vettore è garantito dal privilegio ex art. 2761 c.c. sulle cose trasportate, finchè queste restano presso di lui, con connesso riconoscimento del suo diritto di ritenerle fino a pagamento avvenuto ex art. 2756 co. 3 c.c.

⁴⁰ L'attuale crisi del settore ha determinato da diversi anni una convenzionale posticipazione del versamento del corrispettivo di regola a 60 gg. decorrenti dalla emissione della fattura inviata dal vettore al mittente alla fine del mese entro il quale il trasporto ha avuto completo esecuzione. Tale fenomeno è frequente in particolare nei contratti di trasporto per pluralità di prestazioni.

destinatario che corrisponderà quanto dovuto una volta giunta la merce a destinazione (nella prassi c.d. porto assegnato)⁴¹.

Il mittente, nell'ottica di quella cooperazione cui è tenuto nei confronti del vettore al fine di consentirgli un puntuale e regolare svolgimento del servizio di trasporto è tenuto a una serie di comportamenti al fine di garantire una buona riuscita della spedizione.

Tra questi, la consegna del carico adeguatamente imballato e comunque in condizioni tali da garantirne l'integrità durante la fase del trasporto ed il dovere di fornire tutte le indicazioni ed i documenti necessari per il trasporto secondo le modalità concordate tra le parti. Tale obbligazione, sebbene non menzionata da alcuna norma risulta essere implicita nella nozione stessa di contratto di trasporto⁴².

Il mittente è altresì obbligato ad indicare e fornire tutti quegli elementi in sua conoscenza o in suo possesso (documenti) utili a permettere una regolare e puntuale esecuzione delle prestazioni di trasporto⁴³.

In quanto titolare dei diritti derivanti dal contratto di trasporto il mittente ha diritto che le merci siano consegnate a destinazione integre e nei tempi contrattualmente convenuti e può disporre della cosa trasportata⁴⁴ ancorchè questa non appartenga a lui.

⁴¹ In questo caso l'art. 1689 co. 2 c.c. dispone che il pagamento del prezzo al vettore da parte del destinatario integra una condizione necessaria per l'esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto in capo al destinatario stesso.

⁴² Perlingieri e Femia, *Manuale di diritto civile*, Napoli, 2000, 68

⁴³ Masutti, *In merito all'attività di cooperazione del mittente nel corso dell'esecuzione del trasporto*, DT, 1943, 68, dove si precisa che l'attività di cooperazione del mittente può avvenire anche in altro momento purchè tempestivamente al fine di rendere esattamente attuabile la prestazione del trasporto a carico del vettore.

⁴⁴ A. Antonini, *Corso di diritto dei Trasporti*, Giuffrè, 2004, p.161

Al mittente, infatti, compete il c.d. *diritto di contrordine*, in virtù del quale può sospendere la prestazione di trasporto anteriormente all'inizio della stessa oppure modificare le istruzioni già impartite al vettore, chiedendo la restituzione della cosa o il suo inoltro ad una diversa destinazione, o la consegna ad un soggetto diverso dal destinatario indicato in origine.

Occorre precisare che il diritto di contrordine non può essere inteso come il potere di mutare *ad libitum* il contenuto della prestazione, ma soltanto come il potere di mutare la sorte delle cose trasportate per il momento in cui usciranno dalla detenzione del vettore⁴⁵.

Il contrordine può sostanziarsi in una recesso unilaterale del contratto oppure in atti aventi efficacia modificativa o specificativa del contratto in essere⁴⁶.

Il mittente sopporta i costi e i danni risentiti dal vettore a seguito dell'esercizio del diritto di contrordine (art. 1685 c.c.)⁴⁷.

⁴⁵ S.Zunarelli e M.M. Comenale Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, CEDAM, p.229

⁴⁶ M. Riguzzi, *Il contratto di trasporto stradale*, III, 85 dove afferma che " il diritto di contrordine ha contenuti piuttosto ampi e che se da un lato può limitarsi a prevedere la consegna delle merci a destinatario diverso da quello originariamente indicato dall'altro può spingersi sino a cancellare l'ordine di trasporto."

⁴⁷ L'art. 1685 c.c. testualmente recita: "Il mittente può sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle cose, ovvero ordinarne la consegna a un destinatario diverso da quello originariamente indicato o anche disporre diversamente, salvo l'obbligo di rimborsare le spese e di risarcire i danni derivanti dal contrordine. Qualora dal vettore sia stato rilasciato al mittente un duplicato della lettera di vettura o una ricevuta di carico, il mittente non può disporre delle cose consegnate per il trasporto, se non esibisce al vettore il duplicato o la ricevuta per farvi annotare le nuove indicazioni. Queste devono essere sottoscritte dal vettore. Il mittente non può disporre delle cose trasportate dal momento in cui esse sono passate a disposizione del destinatario."

3.3 Il destinatario

Il destinatario è una figura tipica del trasporto di cose che non trova corrispondenza nel trasporto di persone.

Mentre, infatti, il trasporto di persone vede nel passeggero il fruitore diretto della prestazione resa dal vettore, il trasporto di cose, nella gran parte dei casi, viene concluso per realizzare il trasferimento di merci verso un soggetto diverso dal mittente (secondo contraente).

L'ipotesi maggiormente diffusa è quella del trasferimento di merci oggetto di compravendita. Il mittente, di regola, è il venditore che invia le merci all'acquirente.

In altri termini il destinatario si configura, nel rapporto nascente dal contratto di trasporto di cose, come un soggetto estraneo al rapporto concluso tra le parti originarie del trasporto e nei cui confronti il vettore deve effettuare la prestazione di trasporto.

Sul punto il Legislatore ha previsto nell'art. 1689 c.c.⁴⁸ la regola secondo cui i diritti nascenti dal contratto di trasporto competono al destinatario dal momento in cui le merci giungono a destinazione ovvero da quello in cui egli ne fa richiesta al vettore.

A ben vedere, nell'ottica del Legislatore la figura del destinatario non viene considerata unicamente quale puro riferimento

⁴⁸ L'art. 1689 c.c. testualmente recita: " I diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore spettano al destinatario dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore.

Il destinatario non può esercitare i diritti nascenti dal contratto se non verso pagamento al vettore dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le cose trasportate sono gravate. Nel caso in cui l'ammontare delle somme dovute sia controverso, il destinatario deve depositare la differenza contestata presso un istituto di credito"

materiale di una prestazione, ma titolare di un diritto nascente da un contratto stipulato da altri.

Per la sua struttura negoziale, il contratto di trasporto è stato inquadrato dalla dottrina e giurisprudenza all'interno della categoria del contratto a favore di terzo la cui disciplina generale è dettata dall'art. 1411 c.c.⁴⁹

In questa prospettiva il committente assume la veste di stipulante e il vettore di promittente, mentre il destinatario acquista il diritto alla riconsegna della merce, dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, egli ne richiede la riconsegna al vettore⁵¹.

⁴⁹ L'art. 1411 c.c. testualmente recita "E' valida la stipulazione a favore di un terzo (1875, 1920), qualora lo stipulante vi abbia interesse (1174). Salvo patto contrario, il terzo acquista il diritto contro il promittente per effetto della stipulazione. Questa può essere revocata o modificata dallo stipulante, finché il terzo non abbia dichiarato, anche in confronto del promittente, di volerne profittare (1920 e seguenti). In caso di revoca della stipulazione o di rifiuto del terzo di profittarne, la prestazione rimane a beneficio dello stipulante, salvo che diversamente risulti dalla volontà delle parti o dalla natura del contratto."

⁵⁰ Tra gli altri Grigoli, *Il trasporto*, in Trattato Rescigno, XVI, 1985, 759, Iannuzzi, *Del Trasporto*, cit, 159, Cottino, *I contratti commerciali*, in Tratt. Galgano, Padova 1991; Santini, *Il rifiuto del destinatario e la sua revoca nel contratto di trasporto*, in *Temi*, 1956, 236; Caliceti, *Contratto e negozio nella stipulazione a favore di terzi*, Cedam, Padova, 1994, 239; Asquini, *Del contratto di trasporto*, cit., 105; Iannuzzi, *Del Trasporto*, cit, 159; Silingardi, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Giuffrè, Milano, 1980, 81; Moscarini, *I negozi a favore di terzo*, Giuffrè, Milano, 1970, 102

⁵¹ In senso contrario, si è valorizzata l'evenienza che non sempre l'interesse sostanziale alla riconsegna delle merci fa capo al destinatario. Si è conseguentemente profilata una differente qualificazione del contratto di trasporto di merci e della figura del destinatario. Nelle ipotesi concrete in cui l'interesse sostanziale della merce trasportata permane in tutte le fasi del trasporto in capo al mittente, senza trasferirsi al destinatario, questi sarebbe il mero destinatario della prestazione contrattuale, ossia il soggetto indicato dal creditore-mittente al debitore vettore come colui nei cui confronti può essere eseguita la riconsegna con efficacia liberatoria (ex art. 1188 co. 1 c.c.). Nelle altre ipotesi, che sono quelle assolutamente prevalenti, in cui tale interesse si trasferisce al destinatario (acquirente delle merci e, in quanto tale, proprietario delle stesse) il vettore

La figura del destinatario accanto a quella del mittente ha dato luogo ad alcuni problemi particolari concernenti specificamente la titolarità del diritto alla riconsegna delle merci e degli altri diritti a questo riconnessi, come quello del risarcimento dei danni per perdita o avaria delle stesse.

In tale ottica, il problema è stabilire se spetta al mittente o al destinatario l'esercizio dell'azione di responsabilità nei confronti del vettore (responsabilità il cui regime è codificato nell'art. 1693 c.c.⁵²).

Si è quindi affermato che in base alla formulazione dell'art. 1689 c.c., e per l'effetto della richiesta di riconsegna della cosa trasportata di cui alla stessa norma, il destinatario acquista soltanto i diritti a lui spettanti in base al contratto di trasporto, e cioè quelli inerenti alla prestazione attribuitagli da tale negozio, ma non anche i diritti che competono al mittente ed al vettore, i quali restano le uniche parti in senso tecnico del contratto

Ciò con la conseguenza che il mittente conserva, anche dopo la richiesta di riconsegna delle merci, la titolarità dell'azione di risarcimento per i danni subiti a seguito dell'inadempimento del contratto di trasporto⁵³.

fungerebbe da delegato del venditore (ex art. 1269 c.c.), tramite il quale quest'ultimo esegue la prestazione di consegna al venditore della merce compravenduta.

⁵² L'art. 1693 c.c. testualmente recita *"Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario (1218). Se il vettore accetta le cose da trasportare senza riserve, si presume che le cose stesse non presentino vizi apparenti d'imballaggio."*

⁵³ In questo senso, Cass. n. 4696/76, in Riv. Giur. Circol. Trasp., 1977, p. 284. Peraltro è da ricordare anche Pret. Catania 7 febbraio 1990, in Arch. Circolaz., 1991, p. 322, la quale ha stabilito che nel caso di perdita della merce per causa imputabile al vettore, il mittente conserva la titolarità dell'azione di risarcimento per il danno subito. Il destinatario è conseguentemente legittimato alla azione risarcitoria

Tornando alla figura del destinatario, occorre rilevare che la legislazione speciale sull'autotrasporto per conto terzi non si è occupata di disciplinare questa figura, lasciando chiaramente intendere di richiamarsi per intero alla disciplina generale dettata dal codice civile in tema di trasporto in generale.

A riprova, il D. Lgs n. 286/05, da ultimo, all'art. 2, omette di citare esplicitamente il destinatario della merce tra i soggetti a vario titolo coinvolti nel trasporto stradale dei quali viene data una definizione⁵⁴.

3.4 Il caricatore

Il caricatore è una figura che non ha alcun precedente nella disciplina del trasporto generale rinvenibile nel codice civile.

L'art. 2 del D. Lgs 286/05 definisce il caricatore come *“l'impresa o persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto”*.

unicamente se il relativo diritto sia stato riconosciuto nel contratto e se lo stesso sia stato reso edotto dell'evento dannoso.

⁵⁴ L'Art. 2 del D. Lgs 286/05 testualmente recita *“1. Ai fini del presente Capo, si intende per:*

a) attività di autotrasporto, la prestazione di un servizio, eseguita in modo professionale e non strumentale ad altre attività, consistente nel trasferimento di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo;b) vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che e' parte di un contratto di trasporto di merci su strada;c) committente, l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale e' stipulato il contratto di trasporto con il vettore;d) caricatore, l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto;e) proprietario della merce, l'impresa o la persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore.

Si tratta, pertanto, di un soggetto che può coincidere con il mittente stesso ovvero essere, come avviene nella maggior parte dei casi, estraneo alle parti originarie del contratto.

Esso interviene nella fase esecutiva del trasporto per curare la sistemazione del carico all'interno dell'automezzo del vettore.

Egli, tuttavia, partecipa a tutti gli effetti con il suo apporto all'operazione economica generale sottesa al trasporto, essendo spesso legato al mittente da un rapporto di natura contrattuale (ad es. appalto) che lo legittima ad intervenire in tale veste.

Il caricatore è tenuto ad adempiere fondamentalmente due operazioni: consegna della merce e sistemazione del carico⁵⁵.

La prestazione svolta dal caricatore, quindi, si configura come un'operazione accessoria e autonoma rispetto al contratto di trasporto concluso tra il vettore e il mittente.

4. In particolare, sul corrispettivo nell'autotrasporto di merci per conto terzi

Sebbene il trasporto di cose (almeno in teoria e nella sua formulazione codicistica) possa legittimamente svolgersi in assenza di corrispettivo, una diversa valutazione dovrà farsi in merito all'autotrasporto per conto terzi nel quale tale elemento è presente.

Una delle più importanti novità introdotta dal D. Lgs 286/05 è stata la liberalizzazione del corrispettivo del contratto di autotrasporto merci e la contestuale e connessa abrogazione del

⁵⁵ Non è di per se sufficiente, pertanto, la materiale consegna al vettore ai fini dell'individuazione della figura del caricatore, ma è proprio la materiale sistemazione e stivaggio delle merci sul veicolo che assume decisiva importanza ai fini dell'assunzione di tale qualifica.

sistema di tariffe a forcella applicate sino a quel momento in base a quanto veniva disposto dal titolo III della L. 298/74⁵⁶ e successivi provvedimenti attuativi⁵⁷.

Le ragioni che indussero il legislatore a fissare i prezzi in materia di trasporto erano da ricercare nel fallimento del precedente regime di libertà nella fissazione delle tariffe, che aveva creato una vera e propria guerra dei prezzi fra le imprese del settore, a scapito della qualità dei servizi⁵⁸.

La legge istitutiva del regime tariffario fu introdotta non tanto per creare un privilegio a favore degli autotrasportatori, ma per evidenti motivi di ordine pubblico economico⁵⁹

⁵⁶ Sulla L. 298/74 possono, tra gli altri, vedersi Sarzina, *La nuova disciplina dell'autotrasporto*, in *Riv. Giur. Circ. Trasp.*, 1975, 37 - 384 e 485; Merusi, *la disciplina pubblicistica del trasporto di merci su strada*, in *Imp. Amb., pubbl. amm.*, 1980, I, 3; Vermiglio, *Disciplina dell'autotrasporto di cose: intervento pubblico per la direzione del settore*, in *Riv. Giur. Circ. trasp.*, 1979, 531; Sarzina, *La nuova disciplina nell'autotrasporto, le tariffe*, in *Riv. Giur. Circ. Trasp.*, 1976, 393; Ferraro, *L'evoluzione legislativa nel settore dell'autotrasporto di cose*, in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 1988, 394; Sarzina, *Disciplina dell'autotrasporto di cose per conto terzi ex L. n.298/74: "reformatio in peius" a danno del patrimonio del trasportatore?*, in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 1981, 454; Silingardi, *L'autotrasporto merci fra piano generale trasporti e politica liberistica CEE*, in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 1990, 747

⁵⁷ In particolare, l'art.50 della legge n. 298/74 recita: "le disposizioni del presente titolo si applicano agli autotrasporti di merci effettuati per conto di terzi; i trasporti suddetti sono assoggettati ad un sistema di tariffe obbligatorie a forcella; per sistema di tariffe obbligatorie si intende un sistema di tariffe approvate dalle Autorità Competenti le cui disposizioni devono essere osservate ai fini della determinazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto, fatte salve le eccezioni e le deroghe previste dal presente titolo".

⁵⁸ L'obiettivo fu perseguito, da un lato, con la previsione di un censimento obbligatorio delle imprese e, per altro verso, con l'imposizione di prezzi minimi. La fissazione, invece, di prezzi massimi, deve intendersi ispirata a ragioni opposte, ovvero ad evitare che eventuali concentrazioni o accordi potessero comportare un eccessiva lievitazione dei prezzi così penalizzando il settore. La ratio ispiratrice della norma è così individuata da Trib.Lucca, 29 aprile 1991, in *Giust.civ.*, 1992, I, 239 con nota di Di Mauro

⁵⁹ Stornelli e Battistoni, *Autotrasporto Merci*, ed.F.A.G., Milano, 1994, 41 e segg

Sul punto bisogna rilevare che un sistema di tariffe a forcella, del resto, era già conosciuto ed in vigore per i trasporti internazionali, come imposto agli Stati Membri della C.E.E. con Regolamento del Consiglio n. 1174 in data 30 luglio 1968 ed è comune alle altre nazioni europee.

Con l'art. 4 comma 1 del D.Lgs 286/05 è stato pertanto previsto che *"a decorrere dal 28 febbraio 2006, ovvero dalla data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, se anteriore, i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada sono determinati dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto di trasporto."*

L'abrogazione delle tariffe a forcella e la conseguenziale introduzione della liberalizzazione dei prezzi non ha però comportato però gli effetti sperati.

Il Legislatore, è quindi intervenuto nuovamente sulla questione introducendo con l'art.83/bis della L. 133/08 (così come modificato dalla L. 127/10 e dalla L. 10/11 nonché dal D.L. 95/12)⁶⁰ notevoli

⁶⁰ L'Art. 83-bis testualmente recita "1. L'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sulla base di un'adeguata indagine a campione e tenuto conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, determina mensilmente il costo medio del carburante per chilometro di percorrenza, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli, e la relativa incidenza.

2. Lo stesso Osservatorio, con riferimento alle tipologie dei veicoli, determina, il quindicesimo giorno dei mesi di giugno e di dicembre, la quota, espressa in percentuale, dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi rappresentata dai costi del carburante.

3. Le disposizioni dei commi da 4 a 11 del presente articolo sono volte a disciplinare i meccanismi di adeguamento dei corrispettivi dovuti dal mittente per i costi del carburante sostenuti dal vettore e sono sottoposte a verifica, con riferimento all'impatto sul mercato, dopo un anno dalla data della loro entrata in vigore.

4. Al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, nel contratto di trasporto, stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di

esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti. Tali costi minimi sono individuati nell'ambito degli accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti, sono sottoposti al parere preventivo della predetta Consulta generale e pubblicati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della loro entrata in vigore. Tali accordi possono altresì prevedere contratti di trasporto di merci su strada di durata o quantità garantite, per i quali è possibile derogare alle disposizioni di cui al presente comma nonché alle previsioni di cui agli articoli 7, comma 3, e 7-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, ed alle disposizioni in materia di azione diretta.

4-bis. Qualora gli accordi volontari previsti al comma 4 non siano stipulati entro il termine di nove mesi, decorrenti dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, determina i costi minimi, secondo quanto previsto al comma 4. Decorso il termine di cui al primo periodo, qualora entro ulteriori trenta giorni l'Osservatorio non abbia provveduto ad adottare le determinazioni dei costi minimi, si applicano anche ai contratti di trasporto stipulati in forma scritta le disposizioni di cui ai commi 6 e 7, ai soli fini della determinazione del corrispettivo e ferma restando la possibilità di deroga con gli accordi di cui al comma 4.

4-ter. Qualora dalla fattura risulti indicato un corrispettivo di importo inferiore a quanto previsto nel comma 4 o, in alternativa, nel comma 4-bis, l'azione del vettore nei confronti del mittente per il pagamento della differenza si prescrive entro il termine di un anno, decorrente dal giorno del completamento della prestazione di trasporto, salvo diverse pattuizioni fondate su accordi volontari conclusi ai sensi del comma 4.

4-quater. In deroga a quanto previsto nei commi 4 e 4-bis, l'importo del corrispettivo a favore del vettore per le prestazioni di trasporto svolte in esecuzione di un contratto stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 286/05, è rimesso all'autonomia negoziale delle parti, ove le suddette prestazioni siano effettuate entro il limite di cento chilometri giornalieri, fatte salve diverse pattuizioni fondate su accordi volontari di settore, conclusi ai sensi del co 4.

4-quinquies. All'atto della conclusione del contratto, il vettore è tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.

5. Nel caso in cui il contratto abbia ad oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni, la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali, così come già individuata nel contratto o nelle fatture emesse con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso, è adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione accertato ai sensi del comma 1, laddove dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato.

-
6. Qualora il contratto di trasporto di merci su strada non sia stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, la fattura emessa dal vettore evidenzia, ai soli fini civilistici e amministrativi, la parte del corrispettivo dovuto dal mittente, corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali. Tale importo deve corrispondere al prodotto dell'ammontare del costo chilometrico determinato, per la classe cui appartiene il veicolo utilizzato per il trasporto, ai sensi del comma 1, nel mese precedente a quello dell'esecuzione del trasporto, per il numero di chilometri corrispondenti alla prestazione indicata nella fattura. A tale fine nella fattura viene indicata, altresì, la lunghezza della tratta effettivamente percorsa.
7. La parte del corrispettivo dovuto al vettore, diversa da quella di cui al comma 6, deve corrispondere a una quota dello stesso corrispettivo che, fermo restando quanto dovuto dal mittente a fronte del costo del carburante, sia almeno pari a quella identificata come corrispondente a costi diversi dai costi del carburante nel provvedimento di cui al comma 2.
8. Laddove la parte del corrispettivo dovuto al vettore, diversa da quella di cui al comma 6, risulti indicata in un importo inferiore a quello indicato al comma 7, il vettore può chiedere al mittente il pagamento della differenza. Qualora il contratto di trasporto di merci su strada non sia stato stipulato in forma scritta, l'azione del vettore si prescrive decorsi cinque anni dal giorno del completamento della prestazione di trasporto.
9. Se il committente non provvede al pagamento entro i quindici giorni successivi, il vettore può proporre, entro i successivi quindici giorni, a pena di decadenza, domanda d'ingiunzione di pagamento mediante ricorso al giudice competente, ai sensi dell'articolo 638 del codice di procedura civile, producendo la documentazione relativa alla propria iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, la carta di circolazione del veicolo utilizzato per l'esecuzione del trasporto, la fattura per i corrispettivi inerenti alla prestazione di trasporto, la documentazione relativa all'avvenuto pagamento dell'importo indicato e i calcoli con cui viene determinato l'ulteriore corrispettivo dovuto al vettore ai sensi dei commi 7 e 8. Il giudice, verificata la regolarità della documentazione e la correttezza dei calcoli prodotti, ingiunge al committente, con decreto motivato, ai sensi dell'articolo 641 del codice di procedura civile, di pagare l'importo dovuto al vettore senza dilazione, autorizzando l'esecuzione provvisoria del decreto ai sensi dell'articolo 642 del codice di procedura civile e fissando il termine entro cui può essere fatta opposizione, ai sensi delle disposizioni di cui al libro IV, titolo I, capo I, del medesimo codice.
10. Fino a quando non saranno disponibili le determinazioni di cui ai commi 1 e 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli e alla percorrenza chilometrica, gli indici sul costo del carburante per chilometro e sulle relative quote di incidenza sulla base dei dati in suo possesso e delle rilevazioni mensili del Ministero dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, sentite le associazioni di categoria più rappresentative dei vettori e quelle della committenza.
11. Le disposizioni dei commi da 3 a 10 del presente articolo trovano applicazione con riferimento alle variazioni intervenute nel costo del gasolio a decorrere dal 1 gennaio 2009 o dall'ultimo adeguamento effettuato a partire da tale data.

12. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore, che deve avvenire entro e non oltre la fine del mese in cui si sono svolte le relative prestazioni di trasporto. E' esclusa qualsiasi diversa pattuizione tra le parti, scritta o verbale, che non sia basata su accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti.

13. In caso di mancato rispetto del termine di cui al comma 12, il creditore ha diritto alla corresponsione degli interessi moratori di cui all'articolo 5 del d. lgs 9 ottobre 2002, n. 231. Ove il pagamento del corrispettivo avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura, oltre agli interessi moratori, al committente debitore si applicano le sanzioni di cui al co. 14.

13-bis. Le disposizioni di cui ai commi 12 e 13 si applicano anche alle prestazioni fatturate dagli operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al servizio di trasporto di merci su strada

14. Ferme restando le sanzioni previste dall'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, e dall'articolo 7 del decreto legislativo n. 286/05, ove applicabili, alla violazione delle norme di cui ai commi 7, 8 e 9, consegue la sanzione amministrativa pecuniaria pari al doppio della differenza tra quanto fatturato e quanto dovuto sulla base dei costi individuati ai sensi dei commi 1 e 2; alla violazione delle norme di cui ai commi 13 e 13-bis consegue la sanzione amministrativa pecuniaria pari al dieci per cento dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000,00 euro.

15. Le violazioni indicate al comma 14 sono constatate dalla Guardia di finanza e dall'Agenzia delle entrate in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese per la successiva applicazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 68 [III]

16. Non si dà luogo all'applicazione delle sanzioni introdotte dal comma 14 nel caso in cui le parti abbiano stipulato un contratto di trasporto conforme a un accordo volontario concluso, tra la maggioranza delle organizzazioni associative dei vettori e degli utenti dei servizi di trasporto rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, per disciplinare lo svolgimento dei servizi di trasporto in uno specifico settore merceologico.

17. Al fine di garantire il pieno rispetto delle disposizioni dell'ordinamento comunitario in materia di tutela della concorrenza e di assicurare il corretto e uniforme funzionamento del mercato, l'installazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti non possono essere subordinati alla chiusura di impianti esistenti né al rispetto di vincoli, con finalità commerciali, relativi a contingentamenti numerici, distanze minime tra impianti e tra impianti ed esercizi o superfici minime commerciali o che pongono restrizioni od obblighi circa la possibilità di offrire, nel medesimo impianto o nella stessa area, attività e servizi integrativi.

18. Le disposizioni di cui al comma 17 costituiscono principi generali in materia di tutela della concorrenza e livelli essenziali delle prestazioni ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione.

19. All'articolo 1, comma 3, primo periodo, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, le parole: «iscritto al relativo albo professionale» sono sostituite dalle seguenti: «abilitato ai sensi delle specifiche normative vigenti nei Paesi dell'Unione europea».

20. All'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, le parole: «e a fronte della chiusura di almeno settemila impianti nel periodo successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo» sono soppresse.

21. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito dei propri poteri di programmazione del territorio, promuovono il miglioramento della rete distributiva dei carburanti e la diffusione dei carburanti eco-compatibili, secondo criteri di efficienza, adeguatezza e qualità del servizio per i cittadini, nel rispetto dei principi di non discriminazione previsti dal comma 17 e della disciplina in materia ambientale, urbanistica e di sicurezza.

22. Il Ministro dello sviluppo economico, sentita l'Aut. per l'energia elettrica e il gas, determina, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i criteri di vettoriamiento del gas per autotrazione attraverso le reti di trasporto e distribuzione del gas naturale.

23. Le somme disponibili per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto sul fondo di cui all'articolo 1, comma 918, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, al netto delle misure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 2007, n. 273, sono destinate, in via prioritaria e per gli importi indicati nei commi 24, 25, 26 e 28 del presente articolo, a interventi in materia di riduzione dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto di merci, con particolare riferimento al limite di esenzione contributiva e fiscale delle indennità di trasferta e all'imponibilità, ai fini del reddito da lavoro dipendente, delle maggiorazioni corrisposte per le prestazioni di lavoro straordinario, nonché a incentivi per la formazione professionale e per processi di aggregazione imprenditoriale.

24. abrogato[i]

25. Nel limite di spesa di 30 milioni di euro, è fissata la percentuale delle somme percepite nel 2008 relative alle prestazioni di lavoro straordinario di cui al decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, e successive modificazioni, effettuate nel medesimo anno dai prestatori di lavoro addetti alla guida dipendenti delle imprese autorizzate all'autotrasporto di merci, che non concorre alla formazione del reddito imponibile ai fini fiscali e contributivi. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sostitutiva di cui all'articolo 2 del decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, le somme di cui al periodo precedente rilevano nella loro interezza.

26. Per l'anno 2008, nel limite di spesa di 40 milioni di euro, è riconosciuto un credito di imposta corrispondente a quota parte dell'importo pagato quale tassa automobilistica per l'anno 2008 per ciascun veicolo, di massa massima complessiva non inferiore a 7,5 tonnellate, posseduto e utilizzato per la predetta attività. La misura del credito d'imposta deve essere determinata in modo tale che, per i veicoli di massa massima complessiva

novità riguardante i corrispettivi dei trasporti terrestri di cose in conto terzi.

Il principio fondamentale sancito nella normativa è stato quello di garantire la sicurezza stradale dell'autotrasportatore attraverso la corresponsione (almeno) dei costi sostenuti per effettuare il servizio richiesto.

superiore a 11,5 tonnellate, sia pari al doppio della misura del credito spettante per i veicoli di massa massima complessiva compresa tra 7,5 e 11,5 tonnellate. Il credito d'imposta è usufruibile in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, non è rimborsabile, non concorre alla formazione del valore della produzione netta di cui al decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

27. Tenuto conto del numero degli aventi diritto e dei limiti di spesa indicati nei commi 24, 25 e 26, con provvedimenti del direttore dell'Agenzia delle entrate e, limitatamente a quanto previsto dal comma 25, di concerto con il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sono stabiliti la quota di indennità non imponibile, gli importi della deduzione forfetaria, la percentuale delle somme per lavoro straordinario non imponibile e la misura del credito d'imposta, previsti dai medesimi commi, nonché le eventuali disposizioni applicative necessarie per assicurare il rispetto dei limiti di spesa di cui al comma 29.

28. Agli incentivi per le aggregazioni imprenditoriali e alla formazione professionale sono destinate risorse rispettivamente pari a 9 milioni di euro e a 7 milioni di euro. Con regolamenti governativi, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinate le modalità di erogazione delle risorse di cui al presente comma.

29. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 24, 25, 26 e 28, pari a complessivi 116 milioni di euro, di cui 106,5 milioni di euro per l'anno 2008 e 9,5 milioni di euro per l'anno 2009, si fa fronte con le risorse disponibili sul fondo di cui al comma 918 dell'articolo 1 della legge 27 dic 2006, n. 296.

30. Le misure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 2007, n. 273, sono estese all'anno 2009, nell'ambito degli interventi consentiti in attuazione dell'articolo 9 del presente decreto, previa autorizzazione della Commissione europea.

31. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua, tra le misure del presente articolo, quelle relativamente alle quali occorre la previa verifica della compatibilità con la disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato, ai sensi dell'articolo 87 del Trattato che istituisce la Comunità europea.

In particolare, il citato art. 83-bis prevede, *“al fine di garantire la sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi”*, un meccanismo di determinazione del corrispettivo minimo in favore delle imprese che esercitano l'attività di autotrasporto merci in conto terzi.⁶¹

Per tali ragioni il Legislatore ha previsto la pubblicazione mensile di specifiche tabelle con le quali venga determinato, per categoria di veicolo, il costo chilometrico rappresentato dal carburante e, in base alle distanze percorse, quale incidenza questo abbia sulla determinazione di quelli che vengono chiamati i costi minimi.

Il compito di provvedere alla pubblicazione mensile *de quo* è demandato, dal comma 1 art. 83-bis, all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, il quale *“sulla base di un'adeguata indagine a campione e tenuto conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, determina mensilmente il costo medio del carburante per chilometro di percorrenza, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli, e la relativa incidenza.”*⁶²⁶³.

⁶¹ Alla determinazione di tale corrispettivo minimo si addiviene, in primo luogo, attraverso l'individuazione del costo del carburante sostenuto dal vettore; in secondo luogo, attraverso l'assegnazione a tale valore di una quota percentuale inderogabile di incidenza sull'ammontare del corrispettivo totale.

⁶² Tuttavia, fino alla data di emanazione della prima rilevazione ad opera dell'Osservatorio, avvenuta in data 2.11.2011, i predetti valori medi sono stati individuati e diramati dal competente Ministero e ciò ai sensi del successivo comma 10 il quale stabilisce che *“fino a quando non saranno disponibili le determinazioni di cui ai commi 1 e 2, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti elabora, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli e alla percorrenza chilometrica, gli indici sul costo del carburante per chilometro e sulle relative quote di incidenza sulla base dei dati in suo possesso ...”*.

⁶³ Si rileva che l'Osservatorio sull'attività dell'autotrasporto, con il provv. 18/OS/CGA del 13 giugno 2012 (pubb. il 15.06.2012), considerata la necessità (periodica) di procedere alla determinazione dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto terzi sino al 15.06.2012, ha sostituito le determinazioni

Qualora il corrispettivo concretamente percepito risulti inferiore al corrispettivo minimo ai sensi dei commi 8 e 9 dell'art. 83-bis, il vettore può richiedere al committente il pagamento della differenza e, in caso di mancato pagamento entro i successivi 15 giorni, può richiedere l'emissione di un decreto ingiuntivo provvisoriamente esecutivo, limitatamente ai trasporti non conclusi in forma scritta ai sensi dell'art. 6 comma 3 del Dlgs. 286/05.

In data 15 luglio 2010 L'autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha provveduto ad inviare una segnalazione, ex art. 22 L 187/902, nella quale manifestava le proprie perplessità in relazione ai costi minimi previsti dalla normativa in oggetto.

In particolare, in tale nota, l'Autorità ha sostenuto che " *...la previsione di accordi volontari conclusi tra le organizzazioni associative volto all'individuazione di costi minimi di esercizio, finendo per tradursi nella fissazione di tariffe minime, non costituisca uno strumento idoneo a garantire il soddisfacimento degli standard qualitativi e di sicurezza del servizio ma piuttosto per assicurare condizioni di redditività anche a coloro che offrono un servizio inefficiente e di bassa qualità*".

Nonostante le modifiche apportate alla normativa in oggetto, l'Autorità è intervenuta nuovamente (prot. 0070308 del 29.11.2011) sottolineando che il sistema continuava ad apparire ingiustificatamente anticoncorrenziale⁶⁴.

adottate precedentemente (2 novembre 2011, 14 dicembre 2011 e 21 dicembre 2012) con nuovi modelli di calcolo e tabelle.

⁶⁴ Nel documento in questione l'AGCM è rimasta fedele dichiarazioni espresse precedentemente circa i suoi dubbi sui costi minimi e ha dichiarato: "l'Autorità ribadendo quanto più volte sottolineato in materia di autotrasporto, e più in generale in materia di tariffe minime, auspica che l'esigenza di garantire il rispetto dei parametri di sicurezza, a cui volge principalmente la norma in questione, possa comunque essere soddisfatta attraverso misure più coerenti con i principi della concorrenza"

5. La documentazione nel trasporto di cose terrestre

Con l'introduzione della L. 298/ del 1974 nel trasporto di cose (con qualunque mezzo eseguito) la compilazione della lettera di vettura è divenuta obbligatoria. Al vettore, infatti, viene sempre consegnato un documento di trasporto contenente l'indicazione delle parti, del destinatario e del luogo di destinazione, delle merci trasportate, oltre agli estremi necessari per eseguire il trasporto (artt. 1684 co1 e 1683 co. 1 c.c.⁶⁵). Lo stesso sarà quindi responsabile dei danni derivanti dall'omissione o inesattezza delle indicazioni o dalla mancata consegna o irregolarità dei documenti (art. 1683 co.3 c.c.).

D'altro canto su richiesta del mittente, il vettore dovrà rilasciare un duplicato della lettera di vettura con la propria sottoscrizione ovvero una ricevuta di carico con le stesse indicazioni.

Tali documenti, però, non rilevano per la validità del contratto che potrà essere provato con qualunque mezzo, anche in mancanza di essi⁶⁶.

⁶⁵ L'art. 1683 c.c. testualmente recita *"Il mittente deve indicare con esattezza al vettore il nome del destinatario e il luogo di destinazione, la natura, il peso, la quantità e il numero delle cose da trasportare e gli altri estremi necessari per eseguire il trasporto. Se per l'esecuzione del trasporto occorrono particolari documenti, il mittente deve rimmetterli al vettore all'atto in cui consegna le cose da trasportare. Sono a carico del mittente i danni che derivano dall'omissione o dall'inesattezza delle indicazioni o dalla mancata consegna o irregolarità dei documenti."* Il successivo art. 1684 c.c. sancisce che *"su richiesta del vettore, il mittente deve rilasciare una lettera di vettura con la propria sottoscrizione, contenente le indicazioni enunciate nell'articolo precedente e le condizioni convenute per il trasporto. Su richiesta del mittente, il vettore deve rilasciare un duplicato della lettera di vettura con la propria sottoscrizione o, se non gli è stata rilasciata lettera di vettura, una ricevuta di carico, con le stesse indicazioni. Salvo contrarie disposizioni di legge, il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico possono essere rilasciate con la clausola all'ordine"*

⁶⁶ v Cass., n. 7217/91, in GCM, 1991, voce Trasporto

L'emissione del documento di trasporto o lettera di vettura non configurerà in nessun modo un contratto di trasporto (che potrà essere stato concluso verbalmente in precedenza) bensì ne rappresenterà unicamente il primo atto esecutivo⁶⁷ e sarà prova della sua esistenza⁶⁸.

6. Il contratto di trasporto e le altre figure contrattuali

Delineata la definizione di contratto di trasporto occorre in questa sede individuare e definire le sostanziali differenze che distinguono il trasporto da altre fattispecie contrattuali con le quali esistono dal punto di vista logico e giuridico svariati punti di contatto.

6.1 Trasporto e spedizione

Con l'avvento delle nuove tecniche di trasporto, specialmente nel campo dei trasporti internazionali il contratto di spedizione ha assunto una grande rilevanza, al punto che l'ipotesi in cui venga concluso esclusivamente un contratto di trasporto da parte dello spedizioniere può dirsi ormai residuale.

⁶⁷ M. Riguzzi, *Il contratto di trasporto stradale*, III, 120 sostiene che "può validamente affermarsi che la lettera di vettura, pur continuando a costituire un importante documento, assolve oggi una funzione assai diversa da quella prevista originariamente dall'impianto codicistico. Ed infatti, più che a rilevare a fini meramente probatori il documento di trasporto-lettera di vettura è oggi chiamata ad assolvere prevalentemente una funzione di controllo sull'applicabilità delle norme più significative e caratterizzanti il trasporto per conto terzi affinché non possano venire favorite ed attuate facili elusioni della legge."

⁶⁸ Sulla natura di tale titolo v. tra gli altri Pavone La Rosa, *Studi sulla polizza di carico*, Milano, 1958, 45; Querci, *Polizza di carico e lettera di garanzia*, Napoli, 1971; Tullio, *Lettera di trasporto aereo*, in *Digesto/Comm.*, VIII, Torino, 1992, 561

L'attività dello spedizioniere è fortemente influenzata dalla disciplina del mandato, costituendone infatti una sottocategoria, che trova applicazione in tutte le ipotesi in cui non vi sia una diversa previsione specifica per il contratto di spedizione⁶⁹.

La nozione di contratto di spedizione è definita all'art. 1737 c.c.⁷⁰ che lo considera quale fattispecie di mandato senza rappresentanza (la norma lo precisa con la espressione "*in nome proprio e per conto del mandante*") in virtù del quale lo spedizioniere si obbliga, nel modo innanzi descritto, a concludere un contratto di trasporto nonché a compiere le c.d. operazioni accessorie necessarie alla sua attuazione (che quindi si configurano come ulteriore obbligazione principale facente capo allo spedizioniere)⁷¹.

⁶⁹ Chiomenti, *La lettera di vettura come prova decisiva della presenza di un contratto di trasporto anziché di spedizione*, Riv.Dir.Comm., 1991, II, 209

⁷⁰ L'art. 1737 c.c. testualmente recita "*Il contratto di spedizione è un mandato (1703 e seguenti) col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto (1678) e di compiere le operazioni accessorie (1374 e seguenti).*"

⁷¹ In questo senso la più autorevole dottrina Asquini, *Contratto di Spedizione*, in Dig. It., 1970, vol XVII, 1100. Possono inoltre vedersi: Chiomenti, *Contratto di spedizione*, in Enc. Dir., Milano, 1990, vol XLIII, 284; Polleri, voce *Spedizione a collettame e paccottiglia*, in Dig. It., Torino, 1970, vol. XVII, 1102; Cottino, *Il trasporto e la spedizione*, in Trattato di diritto commerciale e diritto pubblico dell'economia, di Galgano, Cedam, Padova, 1991, vol. XVI, 858; Luminoso, *Mandato, commissione e spedizione*, in Trattato di dir. civ. e comm., Cicu - Messineo, vol. XXXII, Giuffrè, Milano, 1984, 627; Minervini, *Il mandato, la commissione e la spedizione*, in Trattato di diritto civile italiano, Utet, Torino, 1957, 239; Trabucchi, *La prestazione dello spedizioniere e l'obbligo di risultato*, in Riv. Dir. civ., 1982, vol II, 314; Belfiore, *Sui dati identificativi dello spedizioniere vettore*, in Giur. Merito, 1996, 680; Bonavera, *Questioni in tema di rapporti tra il contratto di spedizione e il contratto di trasporto*, in Dir. maritt., 1953, 3112; Grigoli, *Sui limiti della prestazione dello spedizioniere*, in Giust. Civ., 1986, I, 2107; Pesce, *Della incompatibilità della clausola di contrassegno nel contratto di spedizione*, in Giur. It., 1996, I, 1257; Luminoso, *Contratto di spedizione*, Enc. Giur. Treccani, Roma, 1993, vol XXX, 4; Grigoli, *La spedizione*, in Trattato di diritto privato, Rescigno, Utet, 1985, XII, 211; Fogliani, *La spedizione*, in AAVV, Milano, Giuffrè, 1996, 309; Bianca, *Ancora in tema di distinzione tra prestazione di spedizioniere e prestazione di trasportatore*, in Dir. traspr., 1992, 190. Elisa Amadeo, *Prestazioni*

Una parte della dottrina⁷², invece, ritiene che la obbligazione fondamentale dello spedizioniere sia quella concludere, per conto del committente ma in nome proprio, esclusivamente la stipulazione di contratti di trasporto ovvero tutte quelle operazioni collegate, dal punto di vista funzionale, alla conclusione del contratto di trasporto, sia nella fase preliminare alla stipulazione, sia in quella per così dire esecutiva del trasporto.

Dette operazioni sarebbero tutte rivolte, quindi, ad assicurare il risultato finale perseguito con il contratto di trasporto⁷³.

Tra le prestazioni accessorie che residuano a carico dello spedizioniere deve ritenersi che non sussista anche quella di assicurare la merce, vista la previsione dell'art. 1739, co. 2 c.c.⁷⁴ ; tale norma, infatti, statuisce come un tale obbligo sussista solo ove vi sia stata una espressa indicazione in tal senso, ovvero sia previsto dagli usi⁷⁵.

Accessorie al contratto di spedizine e responsabilità dello spedizioniere, in *Dir. trasp.*, 2012, 391

In giurisprudenza ex pluribus v. Cass. n. 5823/93, Cass. n. 5568/91, Cass. n. 7556/97 in *Dir. Trasp.*, 1998, 105, Cass. n. 12125/03, Cass. n. 15186/04, Cass. n. 2898/05.

⁷²Baldassari, *il Trasporto*, 1996, pp. 136 e in giurisprudenza Cass. n. 7556/97

⁷³ Salesi, *L'azione di rivalsa dello spedizioniere nei confronti del vettore*, DM, 1997, 415 e Cozzi, *le prestazioni accessorie al contratto di spedizione*, Milano, 1992, 114

⁷⁴L'art. 1739 c.c. testualmente recita "Nella scelta della via, del mezzo e delle modalit di trasporto della merce, lo spedizioniere tenuto a osservare le istruzioni del committente e, in mancanza, a operare secondo il migliore interesse del medesimo (1711). Salvo che gli sia stato diversamente ordinato e salvi gli usi contrari, lo spedizioniere non ha obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite.

I premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere devono essere accreditati al committente, salvo patto contrario"

⁷⁵ V. Cass. n. 1016/95 secondo cui lo spedizioniere, in difetto di espressa istruzione ovvero di usi al riguardo, non potrà essere ritenuto inadempiente nonché responsabile per culpa in eligendo qualora, nella stipula del contratto di

La revocabilità del mandato allo spedizioniere è ammissibile, come si ricava dall'art. 1328 C.C., fino al momento della conclusione del contratto di trasporto – ed in tal caso sussiste per lo spedizioniere il diritto al rimborso delle spese affrontate nonché il compenso per la attività sino a quel momento compiuta - salva la ipotesi dello spedizioniere-vettore, dovendosi in tale caso ritenere invece che a tanto possa procedersi sino a prima che questi dia inizio alla esecuzione del trasporto.

Relativamente alle differenze tra il contratto di spedizione ed il contratto di trasporto, limitando l'analisi a quelle di maggiore evidenza e rilevanza, la prima che emerge attiene al corrispettivo della prestazione dedotta nei rispetti rapporti giuridici contrattuali.

Nel caso in cui il compenso venga pattuito forfetariamente nel contratto, la giurisprudenza⁷⁶ ritiene che il collegamento tra la pattuizione di un corrispettivo in modo anticipato e globale ed il riconoscimento allo spedizioniere di un potere discrezionale di estrema ampiezza in ordine alla facoltà di scelta degli elementi

trasporto in nome proprio ma per conto del committente, si sia rivolto ad un vettore sprovvisto di copertura assicurativa.

⁷⁶ V. Cass n. 5881/82, per la quale *“La regola direttiva sugli obblighi e la diligenza dello spedizioniere (ex art. 1739 cod. civ.) in ordine alla scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto, non osta ad una qualificazione giuridica diversa da quella del contratto di spedizione pure quando, per le caratteristiche di un trasporto combinato, marittimo e terrestre, da compiersi con più mezzi e diversi tratti, l'espressa clausola di conferimento, nei bordereaux, di un amplissimo potere discrezionale di scelta assuma, nel collegamento necessario con altra clausola di retribuzione unitaria e globale (non limitata alle spese ed alle prestazioni accessorie che hanno causa nei contratti collegati assorbiti nel contratto di spedizione, bensì includente il corrispettivo della prestazione fondamentale di tale contratto), il particolare significato della promessa di un risultato consistente nella dislocazione della merce da un porto ad altro, con pagamento anticipato della mercede e così la correlativa posizione di spedizioniere - vettore nell'obbligato a tale risultato finale ed unitario di trasporto”*

fondamentali del trasporto, si sia in presenza di un contratto di trasporto e non di spedizione.

In sostanza, riconoscendo che, ove vi sia incertezza sulla esatta qualificazione del rapporto, la pattuizione a forfait del compenso, che includa il corrispettivo della fondamentale prestazione di trasporto (come solitamente accade per le spedizioni di merci in containers) induce a ritenere che le parti abbiano inteso concludere un contratto di trasporto invece che uno di spedizione.

Inoltre, la differenza fondamentale tra le due fattispecie viene individuata nella circostanza per cui, mentre nel contratto di trasporto il vettore assume su di sé la obbligazione di eseguire il trasporto con i propri mezzi o anche a mezzo di altri, con i correlati rischi di un inesatto adempimento ovvero dell'inadempimento totale, nel contratto di spedizione, invece, diverso è l'obbligo assunto dallo spedizioniere, il quale si obbliga a concludere con altri, in nome e per conto del proprio mandante, il contratto di trasporto⁷⁷.

Da tale diversità di obbligazioni deriverebbe la conseguenza per cui non risulta ipotizzabile una responsabilità dello spedizioniere per l'operato di terzi da lui incaricati del trasporto, a norma dell'art. 1228 c.c.

I terzi, infatti, non compirebbero un'attività che lo spedizioniere avrebbe dovuto eseguire in proprio, in quanto estranea rispetto a quella oggetto della sua prestazione tipica.

Sotto un differente profilo la dottrina, pur condividendo in linea di massima l'orientamento giurisprudenziale richiamato da ultimo, ritiene di non poter riconoscere rilevanza assorbente, nella

⁷⁷ V. Cass. n. 3614/95, VN, 1996, 60 con nota di Piccioni, *Contratto di spedizione e contratto di trasporto* e Zunarelli, *La nozione di vettore*, Milano, 1987, 51

ricostruzione della fattispecie, al modo in cui i contraenti hanno determinato il compenso⁷⁸.

Viene evidenziato infatti che, anche se appare indiscutibile che la pattuizione di una retribuzione a forfait risulti indicativa di una volontà, se non di concludere esclusivamente un contratto di spedizione, quantomeno di cumulare i due ruoli, tuttavia le modalità di pattuizione del compenso costituisce solo uno degli elementi che il giudice dovrà prendere in considerazione al fine di ritenere sussistente nel caso concreto, in capo allo spedizioniere, anche la qualifica di vettore senza che un'eventuale remunerazione forfettaria possa assumere un ruolo privilegiato in tale ricostruzione⁷⁹⁸⁰.

Infine, circa le modalità di esecuzione della prestazione dello spedizioniere, la norma di riferimento è l'art. 1739 C.C., lo

⁷⁸ A. Asquini, *Spedizione (contratto di)*, in Enc. dir. XLIII/1990, 284, 302; R. DE MEO, Sulla rilevanza (o irrilevanza) qualificatoria del compenso a forfait nel contratto di spedizione, in Dir. mar. 1996; si veda anche Zunarelli, La nozione di vettore, Milano, 1987, 48 e Piccioni, *Spedizione o trasporto e compenso a forfait*, in Contratti, 1995, 590.

⁷⁹ A. Trabucchi, *Le prestazioni dello spedizioniere e l'obbligazione di risultato*, in Riv. dir. civ. 1982, II, 315 ; F. Bocchini, *L'evoluzione di una prassi contrattuale: Spedizione e distribuzione di prodotti*, in Riv. dir. civ. 1984, II, 11.

⁸⁰ V. Geri, *La responsabilità tra vettore e spedizioniere*, in Riv. giur. circ. e traspr. 1984, 625 e Cass. n. 1333/95 secondo cui n ordine alla peculiare ipotesi della sussistenza o meno, per lo spedizioniere, dell'obbligo di assicurare la merce, la giurisprudenza e la dottrina hanno innanzitutto posto in evidenza che, nell'assicurazione «per conto di chi spetta» (diretta a garantire un bene determinato da qualsiasi danno che possa incidere sul valore economico di esso), la persona dell'assicurato, avente diritto all'indennità in caso di verificarsi del danno, va individuata in colui che, al momento dell'evento dannoso, risulti proprietario della cosa (ovvero titolare di un diritto reale limitato o di un diritto di garanzia su di essa costituito) ; al contrario, hanno escluso che, in mancanza di un'apposita pattuizione, il vettore (ovvero lo spedizioniere o, in genere, chi ha una relazione di custodia con il bene) possa essere riconosciuto titolare di quell'interesse.

spedizionario è tenuto ad uniformarsi alle istruzioni del committente e, comunque, ad operare nel migliore interesse di quest'ultimo.

Tale condotta dello spedizionario deve limitarsi alle scelte di carattere tecnico ed operativo, relative alla via, al mezzo e alle modalità di trasporto, ma non deve estendersi anche alle scelte giuridico-commerciali, relative alla regolamentazione del rapporto fra mittente e destinatario e alle modalità più o meno sofisticate di esecuzione dei pagamenti, evidenziandosi inoltre che le istruzioni del committente debbono specificare le modalità del comportamento dovuto e rivestire forma idonea a renderne chiaramente percepibile il contenuto ed inequivoca l'obbligatorietà⁸¹.

Diversa è invece la posizione dello spedizionario doganale, il quale non può essere considerato uno spedizionario tout court dal momento che egli non si impegna a concludere contratti in nome proprio e per conto del committente.

Lo spedizionario doganale agisce, invece, come rappresentante dei proprietari delle merci, ed è considerato un vero e proprio professionista intellettuale, al punto che la L. 22.12.1960 n. 1612 prevede e richiede, per gli esercenti tale professione, l'iscrizione obbligatoria in un albo professionale speciale⁸².

Tale soggetto è, in sostanza, un mandatario e secondo le regole del mandato è tenuto ad eseguire l'incarico conferitogli con la diligenza del buon padre di famiglia nell'interesse del mandante, per

⁸¹ V. Cass. n. n. 16625/08.

⁸² Con la successiva L. n. 66 del 06.02.1992 si riconosce al committente la facoltà, per il compimento delle operazioni doganali legate al trasporto della merce, di servirsi di professionisti in possesso di specifiche qualifiche ed iscritti ad un albo speciale, con il compito di sostituirsi al proprietario delle merci nel compimento di quelle attività amministrative che esulino dal mero trasporto della merce

cui è obbligato ad agire in conformità alle istruzioni che gli vengono impartite, ed è parimenti tenuto a informare quest'ultimo con tempestività del verificarsi di fatti nuovi che potrebbero indurre il proprietario a modificare le istruzioni stesse, incluse le prassi e le interpretazioni degli uffici doganali⁸³.

Nell'ipotesi di inadempimento a tale obbligo di informazione, lo spedizioniere doganale risponderà dei danni causati al mandante, mentre è irrilevante che l'atto compiuto dallo spedizioniere doganale sia comunque idoneo a realizzare l'interesse del committente.

Le figure dello spedizioniere e dello spedizioniere doganale differiscono in virtù della causa dei relativi contratti, che per il primo, come già detto, va individuata nell'obbligo che il soggetto assume, dietro proposta del committente, di concludere in nome proprio e per conto di quest'ultimo, contratti di trasporto e prestazioni accessorie, mentre per il secondo va individuata, invece, nell'accettazione da parte dello spedizioniere doganale, dell'incarico conferitogli dal committente, di svolgere in nome e per conto del committente tutte le attività di natura valutaria, fiscale e merceologica che sorgono in occasione del trasporto delle merci.

Altra figura tipizzata dal Codice Civile è quella dello spedizioniere-vettore.

Dalla definizione dell'art. 1741 c.c.⁸⁴ sembrerebbe ricavarsi che, allorquando appunto lo spedizioniere assuma, con mezzi propri o di terzi la esecuzione, totale e/o parziale di un trasporto, il medesimo, con l'assumere i diritti ed obblighi propri del vettore, in sostanza

⁸³ V. Cass. n. 3650/04

⁸⁴ L'art. 1741 c.c. testualmente recita *"Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore"*

assuma su di sé anche la qualità di vettore, senza per questo perdere quella di spedizioniere.⁸⁵

Sul punto occorre rilevare che la giurisprudenza maggioritaria afferma che nella fattispecie ex art. 1741 C.C. in realtà non possa parlarsi più di spedizione bensì di contratto di trasporto a tutti gli effetti ogniqualvolta lo spedizioniere non si sia limitato a concludere un contratto di trasporto con terzi, in nome proprio e per conto del mittente, ma al contrario abbia assunto la unitaria obbligazione della esecuzione (si sia quindi occupato del trasporto della merce, impiegando mezzi propri e/o altrui ed a fronte di un corrispettivo che risulti stabilito in relazione al rischio normale inerente al risultato finale della complessiva operazione).

Il compito di accertare se, nella fattispecie concreta, lo spedizioniere abbia agito come tale oppure abbia agito da vettore, indagando sul concreto contenuto dell'accordo negoziale intervenuto tra le parti, in applicazione del criterio di cui all'art.1362 c.c.⁸⁶ è del Giudice investito dell'eventuale controversia che potrà liberamente qualificare la natura dell'accordo, l'oggetto delle obbligazioni contratte dal prestatore del servizio e la responsabilità da questi assunta per lo svolgimento delle prestazioni.

Si può leggere quindi, in tale orientamento, l'affermazione del principio per il quale, in sostanza, con l'eseguire in proprio il trasporto, lo spedizioniere assume una obbligazione complessiva che

⁸⁵ L'art. 1395 c.c. testualmente recita *"E' annullabile il contratto che il rappresentante conclude con se stesso, in proprio o come rappresentante di un'altra parte, a meno che il rappresentato lo abbia autorizzato specificatamente ovvero il contenuto del contratto sia determinato in modo da escludere la possibilità di conflitto d'interessi . L'impugnazione può essere proposta soltanto dal rappresentato"*

⁸⁶ V. Cass. n. 3650/04

risulta assorbente rispetto a quella della semplice conclusione, in nome e per conto del mittente, di contratti di trasporto con terzi, e che comporta la qualificazione del contratto come trasporto invece che spedizione, poiché, come altresì sostenuto da autorevole dottrina, ha assunto sin dall'origine l'obbligazione relativa alla esecuzione del trasporto e garantisce il risultato finale di esso, in quanto il contratto di spedizione, di per sé, non determina il sorgere di alcuna responsabilità a carico dello spedizioniiere per la inesatta ovvero mancata esecuzione del contratto di trasporto⁸⁷.

Altra parte della dottrina, al contrario, ritiene che nella fattispecie ex art. 1741 C.C. il rapporto relativo al contratto di trasporto si affianchi a quello nascente dal contratto di spedizione, senza tuttavia sostituirlo ovvero comportare la piena assimilazione dei due rapporti.

Secondo questa seconda tesi, nella intenzione del legislatore lo spedizioniiere-vettore costituisce una fattispecie a sé stante, dotata di autonoma individualità dal punto di vista giuridico, e come tale da non confondere con quella del vettore. E ciò poiché la differenza tra le due figure si fonda in quell'elemento che viene ritenuto peculiare proprio dello spedizioniiere vettore, e cioè l'assunzione da parte sua di un ulteriore e specifico obbligo, qual è quello di provvedere in proprio ad eseguire il trasporto.

Viene così affermato, con il sostegno di un orientamento giurisprudenziale più risalente, il diverso principio per il quale lo spedizioniiere-vettore sia uno spedizioniiere a tutti gli effetti e non un vettore, risultando irrilevante la circostanza che lo spedizioniiere,

⁸⁷ Gazzoni, *Manuale diritto privato*, Napoli, 2000, p. 1154-1155

accanto a quelli che sono gli obblighi suoi tipici, si assuma anche quello della esecuzione del trasporto.

6.2 Trasporto e appalto

Una seconda tipologia contrattuale che presenta diversi elementi comuni con il trasporto è il contratto di appalto.

L'appalto è il contratto con il quale una parte (appaltatore) assume il compimento di un'opera o di un servizio su incarico di un committente e verso un corrispettivo in danaro, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio (art. 1655 c.c.⁸⁸).

Tale contratto è assai in uso, per i fini che interessano questa analisi nella fornitura di servizi anche logistici accessori o complementari al trasporto.

Risulta del tutto evidente constatare che nell'appalto, sebbene sia un tipo contrattuale a struttura unitaria, l'oggetto della sua prestazione caratteristica non è tipicamente determinato, così da poter comprendere qualsiasi possibile opera o servizio⁸⁹.

Considerata la somiglianza tra le due figure contrattuali, necessario appare individuare quali siano gli elementi che caratterizzano il contratto di trasporto e quelli che, viceversa, sono gli elementi distintivi del contratto di appalto.

L'identificazione corretta del tipo di contratto rileva ai fini dell'individuazione del regime giuridico applicabile, con particolare

⁸⁸ L'art. 1655 c.c. testualmente recita *"L'appalto è il contratto col quale una parte assume, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, il compimento di una opera o di un servizio verso un corrispettivo in danaro."*

⁸⁹ Rubino, in *Trattato Vassalli*, Torino, 1980, 20

riferimento alla responsabilità solidale a tutela dei diritti nascenti dall'esecuzione del contratto⁹⁰.

Il trasporto merci è considerata una prestazione di servizi, il cui oggetto è rappresentato dal trasferimento, verso corrispettivo, di persone o cose da un luogo ad un altro da parte del vettore.

In particolare si tratta di una locatio operis con obbligo di risultato e per orientamento giurisprudenziale prevalente al contratto di trasporto non trova applicazione la disciplina dell'appalto e quindi anche quella della responsabilità solidale.

Laddove il vettore compia esclusivamente le operazioni tipiche del trasporto e eventualmente quelle meramente strumentali alla sua esecuzione, quali la custodia, deposito, carico e scarico delle merci, non sarà di norma applicabile il regime di responsabilità solidale.

Se la prestazione dedotta nel contratto di trasporto consiste, invece, in una serie di trasporti collegati al raggiungimento di un risultato complessivo, al quale le parti si sono reciprocamente obbligate, anche oltre il tempo strettamente necessario per il trasporto⁹¹, secondo una dottrina (peraltro minoritaria) ci si troverebbe dinanzi ad un appalto di servizi di trasporto⁹² e di

⁹⁰ L'inquadramento nel contratto di appalto infatti, come noto, fa scattare (a differenza del trasporto e della sub-vezione) la responsabilità in solido del committente con l'appaltatore e gli eventuali subappaltatori per un periodo di due anni dalla cessazione dell'appalto stesso

⁹¹ Per esempio al fine di rispondere ad una serie di necessità del committente, eventualmente attraverso la predisposizione preventiva - da parte del trasportatore - di una organizzazione maggiormente idonea.

⁹² Vermiglio, *L'appalto dei servizi di trasporto*, Milano 1996, 394 in senso contrario Tullio, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, DT, 1993, 394

conseguenza sarebbe in tesi applicabile la disciplina del contratto di appalto e della responsabilità solidale⁹³.

Nell'ipotesi di "appalto di servizi", ovvero qualora risulti prioritaria la prestazione di servizi o di altre attività ad essi connesse rispetto alla prestazione di mero trasporto, vi è chi ha sostenuto che sarebbe sempre ravvisabile il regime di responsabilità solidale⁹⁴.

In realtà la tesi dominante, accolta anche dalla giurisprudenza maggioritaria, ritiene che in presenza di una pluralità di obbligazioni nelle quali sia possibile distinguere diversi istituti giuridici tipizzati, il Giudice dovrebbe distinguere le singole prestazioni ciascuna in base alla disciplina di riferimento e laddove ciò non sia possibile applicare a detta fattispecie quella tra i contratti previsti dal Codice Civile che abbia maggiori punti di contatto.

Nel caso di prestazioni di trasporto comprese all'interno di un appalto di servizi, è di tutta evidenza pertanto che non potrà essere disciplinata la prestazione eseguita dal vettore se non alla stregua dei criteri indicati dall'art. 1678 c.c. e ss..

6.3 Trasporto e noleggio

Non v'è dubbio che la figura del noleggio, pur essendo stata elaborata nel campo della navigazione marittima (art. 384-395 c. nav.) ed aerea, si manifesti anche nell'ambito dei traffici terrestri.

Dal contratto di trasporto bisogna distinguere tutti quei casi in cui un soggetto mette a disposizione di un altro soggetto un veicolo

⁹³ Sul punto si veda la Circolare Ministeriale n. 12/2012

⁹⁴ Riguzzi, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione*, DT, 1999, 991; Salmini, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione applicabile*, in Dir. dei traspr., 2012, I, 240

provvisto di conducente obbligandosi, dietro corrispettivo, al compimento di uno o più viaggi a favore di controparte.

Fra trasporto e noleggio terrestre sussistono indubbie affinità ma anche importanti differenze in relazione al contenuto della prestazione, all'assunzione del rischio ed al ruolo del veicolo⁹⁵.

L'assunzione del rischio è a carico del noleggiatore mentre nel trasporto è a carico del vettore.

Quanto poi alla prestazione principale, nel contratto di noleggio consiste nell'attribuzione del godimento del mezzo e nel compimento del viaggio e non nella dislocazione di persone o cose propria del trasporto⁹⁶. Nel noleggio il trasferimento è un "*effetto eventuale e riflesso del compimento del viaggio e può anche non esserci*"⁹⁷.

Nel noleggio la messa a disposizione del veicolo ha carattere essenziale.

Nel trasporto, invece, il veicolo è soltanto elemento naturale del negozio e non è l'oggetto del contratto, ma soltanto lo strumento della prestazione del vettore.

⁹⁵ Romanelli, *Profilo del Noleggio*, Milano, 1979, 704 e Flamini, *Il noleggio e il problema della sua individuazione*, Napoli, 1988, 73. Contra Gagnoli, *Considerazioni sul noleggio di autoveicoli adibiti al trasporto merci*, DM, 1989, 704, il quale relativamente al noleggio di autoveicolo, sostiene che possa essere inquadrato come sottotipo del contratto di trasporto con la conseguente applicabilità della disciplina dell'art. 1678 c.c.; Gagnoli, *Considerazioni sul noleggio di autoveicoli adibiti al trasporto merci*, in *Dir. maritt.*, 1989, 689. In questo senso e per più ampie considerazioni sul punto si veda Silingardi, *Nuovo codice della strada: attività di noleggio e di trasporto. Prime riflessioni e spunti critici*, in *Riv. Giur. Circol. Traso.*, 1993, 17 e Cavani, *Considerazioni circa la proposta di nuova normativa comunitaria sul noleggio di autoveicoli*, in AAVV, Modena, Mucchi, 1982

⁹⁶ Vignali, *Il trasporto terrestre*, Milano, 2000 p.42

⁹⁷ Flamini, *Il noleggio e il problema della sua individuazione*, Napoli, 1988, 74

7. Il sub trasporto

Il contratto di trasporto con subtrasporto costituisce figura pacificamente riconosciuta e recepita in dottrina e giurisprudenza, nonché assolutamente diffusa nella prassi dei rapporti commerciali. E ciò a dispetto dell'assenza di una norma che ne regoli la fattispecie⁹⁸⁹⁹

La suddetta figura contrattuale rappresenta un'ipotesi tra le più rilevanti nella categoria dei subcontratti, ossia dei contratti con i quali il soggetto obbligato all'esecuzione di una prestazione principale trasferisce in tutto o in parte il relativo obbligo ad un altro soggetto.

Il sub-trasporto si caratterizza dal fatto che il vettore, pur assumendo nei confronti del mittente l'intero trasporto, ne esegue solo una parte (o non ne esegua alcuna affatto), stipulando a sua volta, in nome e per conto proprio, con un altro vettore (o con altri vettori) uno o più contratti di sub trasporto¹⁰⁰.

⁹⁸ Norma che era invece presente nell'abrogato codice di commercio, all'art. 398. V'è peraltro da notare che - pur in assenza di un esplicito riferimento codicistico - la figura del subtrasporto trova valido supporto normativo in almeno due articoli del codice civile: il riferimento è all'art. 1689 c.c. ed all'art. 1228 c.c.

⁹⁹ Nel trasporto marittimo e aereo di cose determinate si deve escludere la sussistenza dell'*intuitus personae* nell'identificazione del vettore, sicché il subtrasporto deve ritenersi in linea di principio - e salvo differente volontà delle parti - consentito. Altrettanto deve ritenersi per il trasporto stradale di merci e per il trasporto aereo di persone. Viceversa, nel trasporto marittimo di carico, il carattere essenziale assunto di regola dall'individuazione della nave non consente il ricorso ad esso. Lo stesso dicasi per i trasporti aerei internazionali (rientranti nella disciplina del c.d. sistema di Varsavia. Infatti per la Convenzione di Guadalajara del 1961) nei quali la posizione del vettore che esegue la prestazione (denominato vettore di fatto, oppure actual carrier o performing carrier) è la medesima del vettore contrattuale (contracting carrier) e ciò consente al passeggero o all'avente diritto al carico di rivolgere le proprie richieste tanto al vettore contrattuale, quanto al sub-vettore o vettore di fatto.

¹⁰⁰ Il subtrasporto deve essere distinto dal contratto di trasporto cumulativo, che si verifica quando più vettori si obbligano verso il mittente con un

Il vettore iniziale (o primo vettore), quindi, cura a proprio nome e nel proprio interesse il trasporto oltre le proprie linee, avvalendosi dell'apporto di uno o più vettori ed assumendo in tale fase la veste di sub-mittente¹⁰¹.

Nonostante le visibili affinità molti sono i punti di distacco dal contratto di trasporto ordinario.

In primo luogo risulta essere differente la disciplina della responsabilità del trasporto la quale è assunta interamente dal vettore iniziale, il quale ne risponderà a titolo di responsabilità esclusiva, anche ove dovesse accertarsi che la causa del danno alle merci ovvero della sottrazione delle stesse sia da ascrivere alla condotta del sub-vettore¹⁰².

Il vettore infatti sarà tenuto a rispondere, ai sensi dell'art. 1228 c.c., della perdita e dell'avaria delle merci determinata dalla condotta del subvettore, in quanto suo ausiliario. In tale ipotesi, però, il debitore non potrà liberarsi, dimostrando semplicemente l'assenza di dolo o colpa in capo al proprio collaboratore: è, infatti, necessario coordinare la disposizione in esame con quanto stabilito dall'art. 1693 c.c., secondo cui il vettore è responsabile, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose

unico contratto a trasportare le cose al destinatario, curando ciascuno un tratto dell'intero percorso: in tal caso, i vettori rispondono in solido per l'esecuzione del contratto dal luogo originario di partenza fino al luogo di destinazione, salvo le azioni interne di regresso.

¹⁰¹ Nel subtrasporto riferito al trasporto di cose, mittente è il vettore del precedente contratto di trasporto, e vettore è un soggetto normalmente a questi legato da rapporti commerciali; il destinatario coincide con quello indicato come tale nel contratto di trasporto

¹⁰² Nurchi, *L'insussistenza della responsabilità solidale nel contratto di trasporto con sub-trasporto e le sue conseguenze giuridiche*, in *Dir. Trasp.*, 2010, 133; Tincani, *Il sub-trasporto e l'azione di responsabilità del sub-vettore nel trasporto stradale*, in *Dir. trasp.*, 1998, 19; Riguzzi, *Il contratto di trasporto stradale*, Torino, 2006, 225

stesse o dal loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario: quindi, anche nell'ipotesi in cui l'esecuzione della prestazione è stata affidata al sub-vettore, il debitore deve dimostrare il singolo fatto straordinario ed imprevedibile che ha reso impossibile l'adempimento¹⁰³.

Il sub-vettore risponderà invece, in virtù del principio per il quale il contratto obbliga soltanto le parti e produce effetti soltanto per le stesse (art. 1372, 1° co., cod. civ.), nei confronti della sua diretta controparte negoziale¹⁰⁴.

Tale ricostruzione è ulteriormente corroborata dalla unanime giurisprudenza che vede - nell'ipotesi in cui il vettore, chiamato in giudizio dal mittente a rispondere dei danni alla merce trasportata, si faccia manlevare dal sub-vettore - un'ipotesi di garanzia impropria che si ha quando il convenuto tende a riversare le conseguenze del proprio inadempimento su di un terzo in base ad un titolo diverso da

¹⁰³ V. Cass. n. 5329/03, in *Dir. trasporti*, 2004, 279; Cass. n. 1350/75, in *Giur. it.*, 1976, I, 1, 462; nella giurisprudenza di merito Trib. Milano, 18.5.2010, Trib. Bari, 30.7.2007, Trib. Venezia, 7.4.2003, in *Gius*, 2003, 1914; Trib. Modena, 22.2.1991, in *Dir. trasporti*, con nota di C.M. Bianca

¹⁰⁴ Diverse sentenze riconoscono che il vettore contrattuale ha azione diretta e non di regresso nei confronti del sub-vettore per il risarcimento dei danni conseguenti a perdita o avarie delle cose trasportate. In tal senso Cass. n. 11108/91, in *Dir. Trasp.*, 1993, con nota di Benelli, *Contratto di trasporto con sub-trasporto e diritti del destinatario*; Cass. n. 4728/92, in *Riv. Giur. Circ.*, 1992, 676; Cass. n.19050/03, in *Giust. Civ.*, 2004, I, 2948; Cass. 12963/07, in *Dir. Trasp.*, 2008, 779 con nota di Tamburro, *Natura presupposti dell'azione del vettore(sub-mittente) contro il subvettore*. Al contrario aderente all'azione di regresso è Cass. n. 4656/06, in *Obbl. e contr.*, 2007, 17 con nota di Tomassetti, che precisa "il contratto con il quale il vettore affida di sua iniziativa l'esecuzione del trasporto ad un terzo è un sub-trasporto in cui la responsabilità del sub-vettore non viene ad escludere quella del vettore, ma si aggiunge ad essa e può essere fatta valere dal vettore stesso in via di regresso".

quello dedotto con la domanda principale ovvero in base ad un titolo connesso al rapporto principale solo in via occasionale o di fatto¹⁰⁵.

Quanto sopra trova piena spiegazione nel fatto che il contratto di trasporto e quello di sub-trasporto danno vita a due rapporti diversi tra i quali non esiste alcuna relazione che giustifichi la trattazione unitaria delle cause.

Diversa, invece, è la posizione del destinatario.

Questi come già evidenziato diviene titolare dei diritti nascenti dal contratto di trasporto dopo l'arrivo della merce a destinazione e la richiesta di riconsegna (art. 1689 cod. civ.). Il destinatario del contratto di sub-trasporto è il medesimo del contratto di trasporto; pertanto, il diritto alla riconsegna delle merci e quello al risarcimento degli eventuali danni gli competono tanto nei confronti del vettore, quanto in quelli del sub-vettore.

8. Trasporto multimodale

La nascita ed il rapido sviluppo del trasporto multimodale sono frutto dell'introduzione dell'unità di carico standardizzata (il container) e del coordinamento (interfacciamento) delle infrastrutture funzionali all'integrazione delle tradizionali modalità di trasporto.

Ciò ha determinato una significativa riduzione dei costi (in primis del nolo e del premio di assicurazione) e dei rischi connessi alle differenti modalità del trasporto.

¹⁰⁵ Cass. n. 19050/03, in *Giust. civ.*, 2004, I, 2949. Ciò a differenza della garanzia propria, che si ha quando domanda principale e domanda di garanzia hanno in comune lo stesso titolo o quando si verifica una connessione obiettiva tra i titoli delle due domande ovvero quando il fatto generatore della responsabilità prospettata con le due azioni (principale e di garanzia) è unico.

Tale forma di trasporto consente al caricatore di rivolgersi ad un unico operatore (OTM) che si occupi dell'intera operazione di trasferimento della merce e che provveda a tutti gli adempimenti, anche accessori, strumentali alla realizzazione di un vero e proprio trasporto c.d. door to door¹⁰⁶.

Il trasporto multimodale è una modalità di trasporto a sè stante e la prestazione del vettore multimodale si differenzia notevolmente da quella del vettore ordinario¹⁰⁷.

Quest'ultimo, infatti, si obbliga nei confronti del caricatore ad effettuare un trasporto per mare o per via aerea o su strada e l'utilizzo della particolare modalità impiegata viene ad essere uno dei requisiti fondamentali della prestazione.

Al contrario, il vettore multimodale non è obbligato ad eseguire il trasporto delle merci tramite un mezzo di trasporto determinato ma assume genericamente l'obbligo di trasportare la merce indipendentemente dalla singola modalità impiegata.

L'operatore di trasporto multimodale (OTM), peraltro, può adempiere l'impegno sia con mezzi propri sia mediante la conclusione di ulteriori e distinti contratti di trasporto che si pongono in una posizione di strumentalità rispetto al contratto principale¹⁰⁸.

La dottrina economica ha correttamente evidenziato che *"la multimodalità non deve intendersi come una semplice sequenza di trasporti*

¹⁰⁶ M. Ruggeri, *La disciplina applicabile al contratto di trasporto multimodale*, I contratti, 2002, 10,

¹⁰⁷ Vermiglio, *Il trasporto multimodale e la sua qualificazione giuridica*, torino, 1997, 7

¹⁰⁸ Orione, *Appunti per uno studio sul trasporto multimodale*, in Dir. Mar., 1996, 660. secondo cui *"l'OTM, quale architetto del trasporto si trova nella necessità di organizzare, di volta in volta, uomini e mezzi adeguati al trasporto e alla distanza che deve essere coperta, con la conseguenza che i rapporti giuridici che ne scaturiscono potranno variare a seconda dell'intensità del ruolo da esso svolto"*

*monomodali ma come una integrazione funzionale e connessione dei vari modi di trasporto nella realizzazione di un unico processo operativo*¹⁰⁹.

Il trasporto multimodale si differenzia dal trasporto cumulativo, di cui all'art. 1700 c.c.¹¹⁰, ove tutti i successivi vettori rispondono in solido per l'esecuzione del contratto.

L'OTM assume invece l'esecuzione del trasporto complessivo e risponde direttamente di tutti i danni prodottisi durante le diverse tratte¹¹¹

Il trasporto multimodale non è regolato in modo organico da alcuna convenzione di diritto uniforme, non essendo mai entrata in vigore la Convenzione Onu sul trasporto internazionale multimodale sottoscritta a Ginevra in data 24 maggio 1980.

Secondo un controverso indirizzo giurisprudenziale, il trasporto multimodale ancorché caratterizzato da un'assoluta prevalenza di tratta marina o aerea, non rientra nell'ambito di alcuna delle ipotesi particolari oggetto della normativa speciale e, pertanto, si

¹⁰⁹ Ghio, *Il trasporto multimodale: una risposta alla complessità dei flussi logistici delle imprese industriali*, in *Economia e dir. terziario*, 1995, p. 711 il quale ha altresì sottolineato che " il trasporto multimodale ha giocato un ruolo chiave nella ristrutturazione dei sistemi logistici aziendali su scala internazionale, fornendo i servizi di trasferimento e movimentazione delle merci essenziali su scala internazionale al perseguimento di una gestione integrata della logistica, ispirata ad obiettivi di efficienza ed efficacia". Nello stesso senso Marchese, *Elementi per una teoria del trasporto integrato*, in *Seminario sui trasporti integrati* (Genova - 26 maggio 1972)

¹¹⁰ L'art. 1700 c.c. testualmente recita " *Nei trasporti che sono assunti cumulativamente da più vettori successivi con unico contratto, i vettori rispondono in solido (1292 e seguenti) per l'esecuzione del contratto dal luogo originario di partenza fino al luogo di destinazione.*

Il vettore chiamato a rispondere di un fatto non proprio può agire in regresso contro gli altri vettori, singolarmente o cumulativamente. Se risulta che il fatto dannoso avvenuto nel percorso di uno dei vettori, questi tenuto al risarcimento integrale; in caso contrario, al risarcimento sono tenuti tutti i vettori in parti proporzionali ai percorsi, esclusi quei vettori che provino che il danno non avvenuto nel proprio percorso."

¹¹¹ Silingardi, *Il contratto multimodale*, 254

dovrà applicare unicamente la disciplina contenuta nel codice civile¹¹²¹¹³.

¹¹² v. Cass. n. 2898/05, in *Dir. Mar.*, 2007, 1115; Cass. N. 887/86, in *Dir. Tras.*, 1988, I, 120; App. Torino 24 ottobre 2005, in *Dir. mar.* 2007, 1213

¹¹³ Secondo una parte di dottrina, invece, in assenza di specifica e unitaria normativa ad ogni tratta dovrà applicarsi quella propria del mezzo utilizzato. G. Romanelli, *il trasporto aereo*, 84 e G. Caturano e A. Sensale, *Il trasporto*, 101 nonché N. Adragna, *Qualificazione del rapporto ed individuazione del termine di prescrizione*, in *Dir. tras.*, 1988, I, 120, per cui si dovrebbe applicare la disciplina propria della prestazione principale di trasporto.

CAPITOLO SECONDO

IL REGIME DI RESPONSABILITA' DEL VETTORE NEL TRASPORTO DI COSE PER CONTO TERZI IN ITALIA

Indice: 1. Inquadramento normativo del regime di responsabilità vettoriale secondo la disciplina del codice civile, 2. Il contratto di trasporto di cose nella disciplina del codice civile, 3. Le parti del contratto e le relative obbligazioni. 3 in particolare, sulle obbligazioni del vettore terrestre, 4. Il regime probatorio ed il sistema della ripartizione dell'onere tra i soggetti facenti parte del contratto di trasporto, 5. Le singole ipotesi di esonero: A) Il caso fortuito o la forza maggiore, 6. segue: il furto e la rapina, 7. segue: b) La natura o i vizi delle cose trasportate o del loro imballaggio, 8. segue: il fatto proprio del mittente o del destinatario, 9. L'estinzione delle azioni nei confronti del vettore, 10. La legittimazione ad agire dell'avente diritto nei confronti del vettore, 11. La prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto terrestre 12. L'art. 1696 c.c.: il limite di responsabilità vettoriale ed il calcolo del danno, 13. Regime di responsabilità nel trasporto internazionale e la CMR

1. Inquadramento normativo del regime di responsabilità vettoriale secondo la disciplina del codice civile.

Come abbiamo inquadrato al capitolo che precede, la prestazione tipica del vettore consiste nel trasferire persone o cose da un luogo ad un altro verso un corrispettivo.

Nell'ambito del trasporto di cose come disciplinato dal Codice Civile agli artt. 1693 e ss. è interessante evidenziare come il Legislatore del '42 a differenza della disciplina codificata nel Codice del Commercio abbia preso in considerazione solo la responsabilità derivante dalla perdita e dalla avaria delle cose trasportate, lasciando alla disciplina generale prevista dall'art 1218 c.c. le vicende derivanti

dalle inadempienze afferenti alla prestazione del trasporto in quanto tale.¹¹⁴

E' per certi aspetti singolare notare come nel Codice del Commercio all'art. 403 comma 2 il ritardo della prestazione era soggetto alle stringenti regole del *receptum*, stabilendo che *"il vettore non è responsabile del ritardo se prova che esso sia derivato da caso fortuito o da forza maggiore, o dal fatto del mittente o del destinatario"*.

La chiara scelta legislativa operata nel sistema vigente ha reso la norma dell'art. 1693 c.c.¹¹⁵ ancora più rigorosa in relazione alla responsabilità per la custodia delle merci¹¹⁶.

Si è assistito, peraltro, in dottrina ad un acceso dibattito da parte di chi ha sostenuto il sostanziale equilibrio e parallelismo tra la

¹¹⁴ V. Riguzzi, *Il Contratto di Trasporto*, p. 145 ss.. L'A. ripercorre e richiama il parallelismo normativo tra la prestazione tipica del trasporto e gli obblighi di custodia del vettore in virtù della consegna della merce ricevuta dal mittente e sino alla materiale riconsegna al destinatario. Sul punto anche Majello, *Custodia e deposito*, Napoli, 1958, 126

La distinzione sopra indicata trova spiegazione nella Relazione Ministeriale al Codice Civile del '42 dove si chiarisce in merito alla responsabilità del vettore *"si è ritenuto di far regolare dai principi generali la liquidazione del danno dipendente dal ritardo; per quel che concerne la perdita e l'avaria delle cose trasportate, pur tenendo fermi in linea generale i tradizionali principi dell'art. 400 cod. comm che si ricollegano al receptum (art. 1693), si è ammessa la validità delle clausole che stabiliscono presunzioni di fortuito per eventi che normalmente, in relazione ai mezzi e alle condizioni del trasporto (trasporti speciali) dipendono dal caso fortuito (art. 1694)"*

¹¹⁵ L'art. 1693 testualmente recita "Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario (1218). Se il vettore accetta le cose da trasportare senza riserve, si presume che le cose stesse non presentino vizi apparenti d'imballaggio"

¹¹⁶ Stolfi, *Appalto - Trasporto*, in Tratt. Grosso e Santoro Passarelli, Milano, 1961, 133; Iacuanello Bruggi - Paolucci, *Il contratto di trasporto*, in Giur. Sist. Bigiavi, Torino, 1979, 346

disciplina generale dell'inadempimento ex art. 1218 c.c. e la disciplina codificata all'art. 1693 c.c..

Secondo tale corrente di pensiero infatti, l'elemento comune alle due previsioni codicistiche è rinvenibile nel concetto di "fatto non imputabile" ma in entrambe le norme *"tale riferimento è attuato non già tout court, in funzione di qualificazione causale di una circostanza concettualmente distinta dalla nozione di inesecuzione in quanto si pone come una delle possibili cause determinanti di questa. Quando la situazione di inesecuzione sia determinata da tale circostanza e questa derivi da un fatto non imputabile al vettore, costui è liberato da responsabilità per la inesecuzione. Nella norma di carattere generale, dettata dall'art. 1218 c.c. l'accennata circostanza è individuata con riferimento alla generale nozione di impossibilità della prestazione; nella norma specifica dettata dall'art. 1693 c.c. l'accennata circostanza è individuata con riguardo alle ipotesi di perdita o avaria"*.¹¹⁷

Secondo le diverse interpretazioni dottrinarie la distinzione in parola tra le due norme sotto critica residuerebbe nella previsione da parte dell'art. 1693 c.c. delle circostanze per le quali il vettore può esimersi dalla propria responsabilità, rispetto a quanto previsto secondo i criteri generali di imputabilità della responsabilità del debitore codificati all'art. 1218 c.c.¹¹⁸

Di fronte ad una tale corrente di pensiero, non è chi non veda come la dottrina maggioritaria abbia già in passato criticato tale presunta asimmetria normativa sulla responsabilità vettoriale.

¹¹⁷ V. sul punto Iannuzzi, *Del trasporto*, in Comm.cod.civ., p. 268. Secondo l'A. la perdita o l'avaria altro non sono che cause specifiche di impossibilità dell'esatto adempimento della prestazione, nella misura in cui il vettore non è stato in grado di riconsegnare a destino la merce nello stesso stato, nelle medesime condizioni e nella precisa quantità di quelle ricevute dal mittente.

¹¹⁸ Galgano, *Il trasporto*, Padova, 199275

Tale critica muove i propri passi su una disamina analitica e puntuale del dettato dell'art. 1693 c.c. alla luce, anche, della giurisprudenza formatasi negli ultimi trent'anni che, come avremo modo di esaminare *infra*, ha ristretto il campo di applicazione delle esimenti invocabili dal vettore in presenza di un danno o di una perdita, totale o parziale, del carico.

L'elemento cruciale, ed a sommosso avviso di chi scrive condivisibile, addotto dalla dottrina maggioritaria attiene al rigore normativo dell'art. 1693 c.c. il quale non limita l'indagine del vettore alla positiva individuazione della prova liberatoria della propria responsabilità, ma lo costringe ad identificare quali siano stati gli eventi, tassativamente elencati all'art. 1693 c.c., che hanno determinato il danno e che hanno interrotto il nesso di causalità tra la propria condotta e l'evento occorso.¹¹⁹

Tale identificazione non conduce ad un aggravamento della responsabilità vettoriale ulteriore rispetto a quella prevista dai principi generali, bensì sposta l'indagine sul terreno della prova a carico del responsabile sulle cause a lui non riconducibili – per volontà e condotta – che hanno cagionato il danno alla merce viaggiante allorchè la stessa era sotto la propria custodia.

¹¹⁹ Sul punto v. M. Riguzzi, *Il Contratto di trasporto stradale*, op.cit. p. 605. Sempre dell'A. v. anche *Aspetti della responsabilità del vettore*, p.605; Fiore, *La responsabilità del vettore nel trasporto di merci di strada: lata culpa dolo (non) aequiparatur*, in *Dir. Trasp.*, 2007, 840. Secondo altra dottrina, G. Caturani e A. Sensale, *Il Trasporto*, Jovene, Napoli, 1960 p. 143 e ss., il dettato dell'art. 1693 c.c. costituirebbe una ipotesi di responsabilità aggravata per il vettore non solo sotto un profilo probatorio, come argomentato dal Riguzzi, ma anche sotto un profilo sostanziale “nel quale determina un aggravamento della responsabilità del vettore, sì che egli non solo risponde della perdita e della avaria determinata da causa a lui non estranea, anche se non imputabile secondo il grado della diligenza media, ma risponde altresì degli eventi indicati nell'art. 1693 c.c. se non riesce a dare la prova che nella serie causale produttiva dell'evento non si è introdotto alcun elemento di colpa, sia pur minimo, a suo carico”.

Sebbene molto gravosa, la responsabilità del vettore non può essere equiparata alla responsabilità oggettiva prevista dal nostro ordinamento¹²⁰.

Per il vettore, infatti, esistono comunque delle cause di esonero da responsabilità, i cui elenco tassativa aggrava il regime di responsabilità ma non lo rende oggettivo poichè occorre comunque una verifica alla luce di parametri di adeguatezza professionale.

2. Il limite temporale degli obblighi di custodia e di salvaguardia del carico da parte del vettore.

L'art. 1693 c.c. dispone che il vettore è "*responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario*".

I presupposti ritenuti imprescindibili per l'applicazione al caso di specie delle regole del *receptum* e della responsabilità contrattuale del vettore sono stati identificati: a) nella conclusione di un contratto di trasporto; b) nella materiale apprensione della merce da parte del trasportatore.

In assenza del primo elemento si è ritenuto che il vettore debba rispondere non già a titolo contrattuale, secondo i rigori propri della norma citata, bensì a titolo extracontrattuale secondo i criteri aquiliani previsti dall'art. 2043 c.c..¹²¹¹²²

¹²⁰ Cottino, *Il trasporto*, op. cit. 858; Iannuzzi, *Del Trasporto*, op. cit., 262; Stolfi, *Appalto e trasporto*, op. cit. 133

¹²¹ L'art. 2043 testualmente recita " *Qualunque fatto doloso o colposo, che cagiona ad altri un danno ingiusto, obbliga colui che ha commesso il fatto a risarcire il danno*"

¹²² Riguzzi, *Del contratto di trasporto terrestre*, op. cit., p 169

Il secondo elemento è centrale rispetto al regime temporale di responsabilità, in quanto fa maturare gli obblighi di custodia del vettore prescindendo dall'inizio del trasporto verso il luogo di riconsegna ma abbraccia anche lo stazionamento, anche se temporaneo, delle merci presso il magazzino del trasportatore prima dell'inizio materiale del viaggio.¹²³

Sul punto si precisa che gli obblighi di custodia posti in capo al vettore restano tali anche in presenza di un subtrasporto ed anche quando la materiale detenzione della merce è in carico al subvettore.

Infatti il primo risponde ex art. 1228 c.c. dell'operato dei propri ausiliari sui quali eventualmente si potrà rivalere in via di regresso a seguito e causa della richiesta di risarcimento, e conseguente pagamento del danno causato all'avente diritto al carico.

Tali principi, come avremo modo di analizzare, si riflettono anche nelle polizze assicurative della responsabilità civile vettoriale attraverso due possibili ipotesi di ritenzione del rischio da parte dell'assicuratore. Secondo la prima ipotesi l'assicuratore rileva indenne il vettore principale (assicurato) anche per il fatto degli ausiliari o delle persone delle quali il vettore deve rispondere; nella seconda ipotesi l'assicuratore sarà chiamato a rilevare indenne il vettore principale e, ai sensi dell'art. 1916 c.c., potrà esercitare azione di rivalsa nei confronti del responsabile del sinistro per ottenere il

¹²³ v. Cass. n. 10647/96 per cui " *Le limitazioni di responsabilità previste dall'art. 1 l. 22 agosto 1985 n. 450, concernenti i trasporti di cose su strada, hanno come termine di riferimento la responsabilità del vettore per perdita e avaria delle cose consegnate per il trasporto e si applicano quindi anche nel caso in cui il vettore subisca la perdita o avaria delle cose mentre queste, dopo essergli state consegnate, si trovano nei suoi magazzini in attesa di essere caricate per il trasporto a destinazione*". Sulla stesa linea Cass. n. 8208/01.

rimborso di quanto pagato al proprietario della merce andata perduta o danneggiata.

In relazione al limite temporale di responsabilità è infine opportuno dare conto delle vicende – peraltro non infrequenti – che si verificano in presenza del rifiuto del destinatario a ricevere la merce dal vettore.

Alla luce del dettato dell'art. 1693 c.c. ci si è chiesti se la sola offerta di riconsegna al destinatario interrompa la responsabilità ex recepto del trasportatore.

Si ritiene comunemente che a tale domanda si debba dare una risposta negativa, considerato che la riconsegna deve essere materialmente eseguita, senza che possano intervenire ed interferire le ragioni ostative alla materiale apprensione da parte del destinatario del carico in consegna.¹²⁴

D'altra parte si rileva come ai sensi e per gli effetti dell'art. 1690 comma 1 c.c.¹²⁵ *"se il destinatario è irreperibile, ovvero rifiuta o ritarda a chiedere la riconsegna delle cose trasportate, il vettore deve domandare immediatamente istruzioni al mittente e si applicano le disposizioni dell'art. 1686 c.c."*.

A mente di quest'ultima norma il vettore è ritenuto responsabile della custodia delle merci sino a quando non riceve istruzioni dal mittente ovvero, in assenza di esse, ha la facoltà – se

¹²⁴ V. Cass. n. 1205/67, in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 1968, p58.

¹²⁵ L'art. 1690 testualmente recita *"Se il destinatario irreperibile ovvero rifiuta o ritarda a chiedere la riconsegna delle cose trasportate, il vettore deve domandare immediatamente istruzioni al mittente e si applicano le disposizioni dell'Articolo 1686. Se sorge controversia tra pi destinatari o circa il diritto del destinatario alla riconsegna o circa l'esecuzione di questa, ovvero se il destinatario ritarda a ricevere le cose trasportate, il vettore pu depositarle a norma dell'Articolo 1514 o, se sono soggette a rapido deterioramento, pu farle vendere a norma dell'Articolo 1515 per conto dell'avente diritto. Il vettore deve informare prontamente il mittente del deposito o della vendita (att. 83)"*.

trattasi di merce soggetta a rapido deterioramento – di *“farle vendere a norma dell’articolo 1515 per conto dell’avente diritto”* (art. 1690 comma 2).

3. La nozione di perdita e avaria.

L’art. 1693 c.c. e l’applicazione delle regole del *receptum* impongono di soffermarci sul concetto di avaria e perdita.

Diversamente da quanto accade per la mancata esecuzione della prestazione dedotta in contratto, la perdita e l’avaria *“investono direttamente l’oggetto del comportamento cui il vettore è tenuto e violano il dovere di custodia sulle cose che incombe al vettore e che ha carattere strumentale rispetto al dovere principale del trasferimento della merce”*.¹²⁶

Tradizionalmente l’avaria consiste nel deterioramento di un bene, in una alterazione della sua qualità interna o esterna che contribuisca a determinarne una diminuzione di valore.¹²⁷

L’avaria incide sulla integrità delle merci e ogniqualvolta l’alterazione sia tale da privare di ogni valore le merci, ciò equivale a una perdita totale e l’avente diritto dovrà essere risarcito al pari che se il bene fosse andato completamente distrutto¹²⁸.

Essa può essere totale o parziale e può interessare l’intero carico o solo una parte dello stesso.

¹²⁶ V. G. Caturani-A.Sensale, *Il Trasporto*, op.cit., p. 135 e ss.

¹²⁷ Come correttamente evidenziato da Riguzzi, in *Contratto di trasporto Terrestre*, Giappichelli, op.cit., p. 173, *“non può ritenersi riconducibile al concetto di avaria quel deprezzamento che la merce subisca a causa di un ritardo nella sua riconsegna a destinazione, pur rimanendo integra nelle sue qualità interne od esterne. In tale ipotesi infatti, quel deprezzamento viene coperto dalla indennità dovuta dal vettore per la ritardata consegna.*

¹²⁸ Riguzzi, *Il contratto di trasporto*, op. cit., 155; Asquini, *Trasporto di cose*, op. cit., 593

Il concetto di perdita, che può anch'essa essere parziale o totale e riguardare l'intera spedizione o parte di essa, è più articolato.

E' opinione costante infatti che *"gli eventi riconducibili alla nozione di perdita siano del tutto eterogenei tra di loro, dovendosi sostanzialmente attribuire a tale nozione il significato di mancata riconsegna a destinazione della cosa."*¹²⁹

Ne consegue che nel concetto di perdita dovranno ricomprendersi la distruzione della merce, lo smarrimento, la riconsegna ad un soggetto diverso dall'avente diritto e la riconsegna di un bene in luogo di un altro.

La consegna a soggetto diverso dal destinatario previsto dal contratto, in mancanza dell'esercizio del contrordine impartito dal mittente, è stata da una certa dottrina considerata quale inadempimento ordinario da disciplinare secondo i criteri generali¹³⁰.

In realtà la giurisprudenza della Suprema Corte ha statuito che *"la consegna a persona diversa dal destinatario costituisce perdita della merce della quale il vettore è responsabile ex recepto a norma dell'art. 1693 c.c., salvo che non dimostri che essa è derivata da caso fortuito o forza maggiore quali eventi dipendenti da cause assolutamente inevitabili ed imprevedibili. Così l'attività truffaldina di terzi in danno del vettore, che lo abbia indotto in errore circa l'identificazione del reale destinatario e del luogo di consegna, costituisce causa di esonero di responsabilità ove sia dimostrato che l'errore, determinato dall'altrui artificio o raggirò, non poteva essere evitato con l'ordinaria diligenza e con la puntuale esecuzione del contratto, atteso che il*

¹²⁹ Riguzzi, *Il contratto di trasporto*, op cit. p. 174. In giurisprudenza v. Cass. n.2998/90, in *Riv. Giur. Circ. trasp.*, 1990, 567

¹³⁰ Sull'identificazione della perdita nel caso di emissione della polizza di carico v. Trib. Genova 3 dicembre 1994, in *Dir. mar.*, 1996, 480

*difetto di diligenza del vettore impedisce di individuare, nell'evento dedotto, i requisiti della imprevedibilità ed inevitabilità.”*¹³¹

Anche la dottrina maggioritaria ha ritenuto di sposare l'orientamento giurisprudenziale *ut supra* richiamato, evidenziando come la perdita della merce per essere stata consegnata a soggetto diverso trovi la propria fonte nel dovere di custodia proprio del vettore e non sia limitata al novero delle ipotesi generali previste dall'art. 1218 c.c. in tema di ordinario inadempimento contrattuale per mancata esecuzione della prestazione.

La nozione di perdita, per concludere, è oggi intesa nel senso più estensivo possibile e ad essa vengono ricondotte tutte quelle situazioni in cui, per un qualsiasi motivo, le merci non giungono a destinazione.¹³²

4. Il regime probatorio ed il sistema della ripartizione dell'onere tra i soggetti facenti parte del contratto di trasporto.

Nei paragrafi che precedono abbiamo riferito come il regime di responsabilità codificato all'art. 1693 c.c. sia particolarmente severo nei confronti del vettore a dispetto degli ordinari criteri di imputazione della responsabilità sanciti dall'art. 1218 c.c..

Tale severità si riflette anche nel rigoroso regime probatorio secondo il quale all'avente diritto al carico sono dati quali unici oneri

¹³¹ V. Cass.civ. n. 11004, in *Dir. Mar.* 2005, 860

¹³² v. Cass. 10962/98, in *Giust. Civ.*, 1999, I, 720. Sul fatto che la consegna non conforme al titolo di trasporto equivalga a perdita parziale si veda Cass. n. 5768/96, in *Dir. trasp.*, 1997, 513.

quelli di provare la conclusione del contratto di trasporto con il vettore e di provare la perdita o l'avaria della merce¹³³.

Il vettore, invece, dovrà necessariamente dare la prova specifica che il danno è derivato da un evento positivamente identificato ed a lui estraneo, ricollegabile al caso fortuito od alla forza maggiore, ovvero ancora alla natura o vizi della merce o del loro imballaggio, al fatto del mittente o del destinatario.¹³⁴

Da quanto sopra precede, ne consegue che la causa ignota circa la derivazione del danno, anche in assenza del dolo o della colpa grave del vettore, non esime quest'ultimo dalla propria responsabilità, restando a suo carico.

5. Le singole ipotesi di esonero: A) Il caso fortuito e la forza maggiore

L'art. 1693 c.c. elenca le ipotesi in presenza delle quali l'evento a lui imputabile in via presuntiva viene meno.

¹³³ Lupinu, *Clausole di esonero, prescrizione e responsabilità*, DT, 1991, 49

¹³⁴ v. Cass. n. 9439/10 per cui *"In materia di trasporto, la presunzione di responsabilità del vettore per la perdita delle cose trasportate, prevista dall'art. 1693 cod. civ., può essere superata soltanto mediante la prova che la perdita sia dipesa da caso fortuito, ricomprendendosi in tale causa esimente la forza maggiore ed il fatto del terzo, i quali escludono la suddetta responsabilità solo quando, secondo il criterio dell'ordinaria diligenza, rapportato alle modalità dell'accaduto ed alle condizioni di tempo e di luogo, si versi nell'ipotesi di un evento imprevedibile o al quale il vettore sia nell'impossibilità di opporsi. Ne consegue che l'impossessamento della cosa trasportata a seguito di rapina non può configurarsi come causa liberatoria della responsabilità del vettore quando, appunto, le circostanze di tempo e di luogo in cui la sottrazione con violenza o minaccia si sia verificata siano state tali da renderla prevedibile ed evitabile."* Sul punto anche Cass. n. 7533/09, Cass. n. 18235/03; Cass. n. 1935/03 e Trib. Milano Sez. XI, 17 maggio 2012.

Non esiste una definizione legislativa di caso fortuito, ma si ritiene in linea di principio ancora attuale la definizione¹³⁵ data dall'Asquini secondo il quale per caso fortuito o forza maggiore "*deve intendersi quell'evento estraneo alle persone e ai mezzi impiegati dal vettore, determinato dalla natura (terremoti, nevicate straordinarie, inondazioni, gelo improvviso ecc.) o dai pubblici poteri (guerre, requisizioni, sequestri penali ecc.) o dal fatto di terzi (sommosse, rapine, incendi, furti ecc.) che rendano impossibile al vettore riconsegnare il carico nelle condizioni in cui l'ha ricevuto. Il vettore che allega il caso fortuito deve dare la prova specifica della sua inevitabilità e della sua estraneità*".¹³⁶

Dobbiamo sottolineare che, limitatamente al caso fortuito, la norma in parola trova una sorta di possibile mitigazione o bilanciamento rispetto alla posizione del vettore, attraverso il successivo articolo 1694 c.c. a mente del quale "*sono valide le clausole che stabiliscono presunzioni di caso fortuito per eventi che normalmente, in relazione ai mezzi ed alle condizioni del trasporto, dipendono da caso fortuito*".

In pratica, in virtù di tale norma, le parti di un contratto di trasporto (scritto) possono derogare pattiziamente alla responsabilità vettoriale ex art. 1693 c.c. prevedendo che determinati fatti identificabili secondo il criterio dell'*id quod plerumque accidit* siano riconducibili al caso fortuito.

La deroga opera sull'onere probatorio che sarà invertito a sfavore del titolare del diritto all'indennizzo, il quale dovrà provare che l'evento *de quo* si è determinato per una condotta imputabile al vettore che lo renda responsabile per il danno occorso.

¹³⁵ Riguzzi, *Il Contratto di trasporto terrestre*, op. cit. 178.

¹³⁶ Asquini, *Del Contratto di Trasporto*, op. cit., 319

Il caso fortuito ha creato maggiori contributi sia dottrinari sia giurisprudenziali in ragione del fatto che tale esimente trova alterne fortune in presenza di eventi piuttosto frequenti quali il furto e la rapina.

Si può notare, sotto questo profilo, un mutamento di indirizzo, soprattutto giurisprudenziale, a partire dagli anni '80, in virtù dei quali il vettore ha visto fatalmente restringersi la portata applicativa della causa di esclusione della propria responsabilità a vantaggio degli interessi dedotti in giudizio dall'avente diritto al punto che sempre più spesso (in modo particolare per l'ipotesi del furto) il trasportatore viene considerato in colpa grave per il trafugamento del carico.

6. segue: il furto e la rapina.

E' principio consolidato in giurisprudenza quello secondo il quale il furto è compreso nel caso fortuito solo allorquando il fatto occorso possa dirsi inevitabile ed imprevedibile, ovvero quando esso sia stato perpetrato con violenza o minaccia, oppure in circostanze di tempo o di luogo tali da rendere l'evento imprevedibile o inevitabile.¹³⁷

¹³⁷ v. Cass. n. 2699/88 in *Arch. Circolaz.*, 1988, p. 606 e ss; Cass. n. 7116/87, in *Arch. Circolaz.*, 1988, p. 219; Cass. n. 5342/84, in *Arch. Civ.*, 1985, p.481; Cass. n. 3268/79, in *Giur. It.*, 1980, p. 135; C. app. Milano 21 dicembre 1979, in *Arch. Circolaz.*, 1980 p.135 e ss; Trib. Milano 16 maggio 1988, in *Dir. Mar.*, 1990, p.364; Trib Genova 19 gennaio 1996, in *Dir. mar.*, 1997, p. 156. Da notare come anche in epoca precedente, si è sostenuto che il furto potesse costituire caso fortuito nella sola ipotesi in cui potessero dirsi sussistenti gli elementi dell'impossibilità di prevenirlo , o della logica ragionevole imprevedibilità o della inopportunità di agire diversamente e che tali caratteri della inevitabilità e della imprevedibilità, andassero determinati in modo obiettivo e subiettivo, in rapporto alla

Di regola si è spesso ritenuto peraltro che il furto rientrasse tra i rischi connessi all'attività di trasporto, di tal chè fosse normalmente prevedibile ed evitabile.

La rapina, per contro, era sempre stata vista come causa integrante il caso fortuito data l'imprevedibilità e l'inevitabilità dell'evento stesso.¹³⁸

A partire dagli anni '80 invece i giudici del merito e di legittimità hanno poco alla volta segnato i confini del fortuito giungendo ad una più completa analisi della condotta posta in essere dal vettore e dai suoi preposti al fine di escludere una loro condotta omissiva tale da agevolare o rendere più facile l'agire dei malfattori.

Si parla non a caso, con riguardo all'evento rapina, di "fatto solo potenzialmente idoneo" ad integrare gli estremi del fortuito.¹³⁹

organizzazione ed alla attrezzatura dell'impresa che esercita i trasporti e al dovere del vettore di vigilare e difendere le cose ricevute per trasportare (Cass. n. 666/52, in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 1952, p 1056, con notadi M. Massari, *La prova del fortuito per l'art. 1693 c.c.*). Da ultimo si vedano Cass. n.15936/02; Cass. n. 10980/03 in *Danno e responsabilità*, 2004, p569 e ss. Unica recente decisione (a quanto ci consta) che si pone in netto contrasto con il consolidato orientamento di cui sopra è quella riportata dal Tribunale di Roma (inedita) del 21 dicembre 2002, secondo cui il furto, di per sè, integra gli estremi del fortuito e, coem tale, vale ad esonerare la responsabilità del vettore. Si veda anche Padovan, *Furto ad altra professionalità e responsabilità del vettore per la perdita del carico*, in *Dir. trasp.*, 2010, 804

¹³⁸ Il caso fortuito che esonera da responsabilità per la perdita del carico comprende solo quegli eventi imprevedibili e non quelli "improbabili". Secondo Cass. n. 14397/99, in *Giust.Civ. Mass.*, 1999, 2598, "*poiché la rapina di un autocarro ed il sequestro del conducente, specie in alcune zone dell'Italia centro-meridionale, non possono essere considerate un evento imprevedibile, ne consegue che anche nel caso di rapina, il vettore va esente da responsabilità soltanto ove dimostri di aver adottato tutte le misure atte a prevenirla, tenuto conto sia della natura professionale della prestazione da lui esigibile, sia di tutte le altre circostanze del caso concreto*", ad esempio il valore della merce, le modalità del trasporto e le modalità della rapina.

¹³⁹ Il rigore intervenuto negli anni riposa anche nella sentenza della Cass. n. 18235/03, in *Giust.civ.*, 2004, I, 2282, secondo la quale la semplice denuncia dell'aver subito una rapina non è sufficiente, attesa la particolare diligenza

7. segue: b) La natura o i vizi delle cose trasportate o del loro imballaggio.

Altre ipotesi di esonero della responsabilità vettoriale risiedono nella natura o nei vizi delle cose trasportate o nel loro imballaggio.

Sotto un profilo processuale tali ipotesi debbono essere eccepite dal vettore contro il quale è spiccata la domanda di risarcimento per la perdita (in senso tecnico) o l'avaria delle merci sotto la sua custodia. Infatti è il trasportatore che, obbligato ad identificare positivamente le cause a lui estranee ed indipendenti dal proprio volere, deve indicare che il danno si è verificato per la natura o i vizi delle cose consegnate da mittente ovvero il difetto di imballaggio delle stesse.

Incomberà poi al mittente o comunque all'avente diritto al carico dimostrare l'inesistenza della derivazione causale tra la natura o vizi ed il danno procurato ai beni in viaggio.

La previsione in parola peraltro riflette anche un'altra disposizione del codice civile, e segnatamente l'art. 1683¹⁴⁰, in forza

professionale imposta al vettore nella custodia delle cose affidategli, ad esonerare quest'ultimo dalla responsabilità per la perdita della merce trasportata.

Costituiva infatti prassi consolidata, davanti ai giudici del merito, depositare la copia della denuncia presentata – di solito – dall'autista del mezzo nella quale si dava atto dell'evento criminoso dallo stesso subito. A ciò faceva seguito anche l'escussione dell'autista, quando non era legale rappresentante dell'impresa di trasporto, come teste il quale riferiva le modalità di causazione dell'evento.

La denuncia, a cui poteva aggiungersi la prova testimoniale, erano frequentemente ritenute prove sufficienti – quanto meno presuntive – per ritenere fondato l'evento rapina e, automaticamente, per ritenere integrato il caso fortuito.

¹⁴⁰ L'art. 1683 c.c. testualmente recita " *Il mittente deve indicare con esattezza al vettore il nome del destinatario e il luogo di destinazione, la natura, il peso, la quantità e il numero delle cose da trasportare e gli altri estremi necessari per eseguire il trasporto. Se per l'esecuzione del trasporto occorrono particolari documenti, il mittente deve rimmetterli al vettore all'atto in cui consegna le cose da trasportare.*

del quale il mittente è onerato dal fornire al vettore le indicazioni sulla natura della merce da trasportare.

L'onere di cui sopra ha una duplice valenza: da un lato riflette il più generale obbligo di eseguire il contratto secondo buona fede e come tale impone ad una parte del contratto (il mittente) di fornire ogni informazione utile per la piena conoscenza da parte dell'altra (il vettore) di quanto e cosa andrà a trasportare e con quali mezzi; dall'altro lato, appunto, conduce ad un obbligo proprio del vettore di verificare l'eventualità necessità di particolari precauzioni sia in fase di consegna del carico sia in fase di esecuzione del trasporto.

Laddove le informazioni fornite dal mittente si rivelino inesatte od inveritiere il vettore potrà andare esente da responsabilità solo nel caso in cui detto inadempimento costituisca causa esclusiva del danno.

Allo stesso modo le inesattezze o le mancanze di informazioni ricevute dal mittente possono costituire specifica fonte di responsabilità per quest'ultimo nel caso il vettore subisca dei danni ovvero sia destinatario di sanzioni da parte della pubblica autorità per l'inadeguatezza dei mezzi impiegati nell'esecuzione del trasporto.

Per quanto attiene al difetto di imballaggio è interessante dare conto della differenza tra vizi apparenti e vizi occulti.

Secondo dottrina e giurisprudenza maggioritaria l'ipotesi di esimente in parola riguarda i vizi occulti dell'imballaggio che possono, durante la tratta del trasporto, causare danni alla merce stante l'inadeguatezza delle misure adottate dal caricatore nel preparare il carico da consegnare al vettore.

Sono a carico del mittente i danni che derivano dall'omissione o dall'inesattezza delle indicazioni o dalla mancata consegna o irregolarità dei documenti."

8. segue: il fatto proprio del mittente o del destinatario.

A tale specifica ipotesi di responsabilità può aggiungersi anche quella del difetto della caricazione a bordo del mezzo, che costituisce uno dei punti dolenti in relazione alle c.d. operazioni accessorie al trasporto e che determina sistematicamente un aperto confronto già in fase negoziale tra mittente e trasportatore.

Se le operazioni di caricazione e di sistemazione del carico a bordo del mezzo sono effettuate direttamente da mittente o da personale dello stesso ovvero ancora da ausiliari del medesimo, in presenza di un danno al carico accertato a destino, il vettore potrà invocare il fatto del mittente dopo aver dato positiva dimostrazione che il danneggiamento della merce (ad esempio per il suo ribaltamento all'interno del contenitore oppure direttamente all'interno del rimorchio del camion) ha trovato esclusiva causa nel cattivo stivaggio dei beni.

Nella prassi è bene precisare che i contratti di trasporto scritti conclusi tra le parti affidano, di regola, al vettore qualsivoglia responsabilità (anche presuntiva) in ordine alla caricazione del mezzo anche se materialmente eseguita dal caricatore o dagli ausiliari di questo.

La deroga convenzionale è perfettamente lecita e trova quale unico ostacolo il principio statuito dall'art. 1229 c.c. a mente del quale è *“nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave”*.

Ne deriva che il danno causato con dolo o con grave negligenza da parte del mittente nel preparare la merce per la caricazione o nella

caricazione della stessa a bordo sarà allo stesso addebitabile non potendo avere efficacia la pattuizione contraria circa la preventiva assunzione di responsabilità in capo al vettore.

9. L'estinzione delle azioni nei confronti del vettore.

L'art. 1698 c.c.¹⁴¹ contribuisce a delimitare l'ambito temporale entro il quale il vettore può essere ritenuto responsabile per la singola prestazione di trasporto.

La norma stabilisce che il ricevimento senza riserve delle cose trasportate, con il pagamento di quanto è dovuto al vettore, estingue le azioni derivanti dal contratto, tranne il caso di dolo e colpa grave, e tranne il caso si tratti di perdita parziale o avaria che non riconoscibili al momento della consegna per i quali il destinatario ha un termine di decadenza massima di otto giorni dal ricevimento della merce.

Sulla portata estensiva della disposizione in parola si sono registrati aperti contrasti in dottrina tra chi ritiene che con l'espressione "*azioni derivanti dal contratto*" il Legislatore abbia inteso riferirsi a tutti i danni e pregiudizi cagionabili in occasione di un trasporto (e quindi anche per l'ipotesi del ritardo dell'esecuzione) e chi invece ha ritenuto che la menzione delle azioni per perdita parziale o avaria restringano l'ambito di applicazione solo a tali vicende.

¹⁴¹ L'art. 1698 c.c. testualmente recita " *Il ricevimento senza riserve delle cose trasportate col pagamento di quanto dovuto al vettore (1689-2) estingue le azioni derivanti dal contratto, tranne il caso di dolo o colpa grave del vettore. Sono salve le azioni per perdita parziale o per avaria non riconoscibili al momento della riconsegna, purché in quest'ultimo caso il danno sia denunziato appena conosciuto e non oltre otto giorni dopo il ricevimento*"

La giurisprudenza di merito in realtà sembra aderire al primo orientamento statuendo il principio per il quale *“il destinatario che riceve la merce trasportata senza riserve in ordine al ritardo nella riconsegna, decade dall’azione di risarcimento danni verso il vettore”*.¹⁴²

Il raggio di applicazione della norma è considerato pertanto ad ampio spettro, costituendo un’ancora di salvataggio per il vettore al quale non potrà chiedersi di preconstituirsì per un tempo indefinito elementi di prova a supporto della propria assenza di responsabilità in presenza di una tardiva richiesta risarcitoria formulata dal destinatario a titolo di perdita o avaria o ritardo.

Sebbene la norma si riferisca alla “estinzione delle azioni” nei confronti del vettore una volta sussistenti i due presupposti normativi, consegna e pagamento del nolo, sotto un profilo eminentemente processuale l’art. 1698 c.c. è utilizzato dal debitore della prestazione anche come presunzione di “irresponsabilità” nel caso difetti il secondo elemento ovvero quello del pagamento del nolo.

Ciò risponde alla ormai normalità delle condizioni poste, di regola dal mittente-contraente, il quale riesce ad ottenere dal vettore il differimento del pagamento del nolo a 60 gg. dall’emissione della fattura, termine massimo consentito dalla legislazione in materia vigente.

In tale circostanza la mancata apposizione delle riserve da parte del destinatario, anche in assenza del pagamento del corrispettivo del trasporto, conduce l’interprete a presumere la corretta esecuzione del

¹⁴² v. Corte di Appello di Trieste 15 settembre 1990, con nota di A. Masutti, *Ancora sulla applicabilità dell’art. 1698 c.c. all’azione da ritardo*, in Dir. Trasporti, 1992, p. 903 e ss.

contratto – salvo quanto previsto dall'art. 1698 c.c. – invertendo l'onere probatorio a favore del vettore.

La riserva ha carattere recettizio ed unilaterale e deve essere comunicata al trasportatore sia verbalmente sia per iscritto. Deve altresì essere puntuale e specifica non potendosi limitare a generiche doglianze.

10. La legittimazione ad agire dell'avente diritto nei confronti del vettore.

Il contratto di trasporto terrestre è configurato da un costante orientamento giurisprudenziale nel *genus* del contratto a favore di terzo ex art. 1411 c.c..¹⁴³

Il terzo è riconosciuto nel destinatario nel momento stesso in cui manifesta la propria volontà di ricevere la merce all'atto della consegna ovvero scaduto il termine entro il quale la merce sarebbe dovuta arrivare.

Si è imposto in dottrina un interessante dibattito intorno a quali siano i diritti nascenti dal contratto che il destinatario acquista e quale sia l'onere posto al destinatario per l'esercizio dei diritti in questione.¹⁴⁴

Le tesi possono suddividersi in tre filoni:

¹⁴³ v. Cass. n. 4620/95; Cass. n. 6081/88, in *Giur.it.* 1989, I, 1, 488; Cass. n. 1355/86, in *Giust.civ.* 1986, I, 1655 con nota di Comenale Pinto, *L'azione del vettore verso il destinatario per i crediti derivanti dal trasporto*; Cass.civ. n. 5665/78 in *Rep.Giur.It.*, 1978, voce *Trasporto*, n. 24.

¹⁴⁴ V. Riguzzi, *Il contratto di trasporto terrestre*, op.cit. 199 il quale riporta in nota l'analisi di P. Russo, *Sull'azione di risarcimento proposta dal terzo destinatario contro il mittente*, in *Giust. Civ.* 1978, I, p. 1806 s.s..

- a) secondo il primo filone il legislatore del '42 avrebbe confinato le azioni spettanti al ricevitore alla sola richiesta di consegna della merce;
- b) secondo un altro filone i diritti spettanti al destinatario si allargherebbero anche le richieste di risarcimento per i danni eventualmente cagionati al carico;
- c) secondo il terzo filone sebbene il comma 1 dell'art. 1689 c.c. possa essere interpretato estensivamente a tutte le azioni derivanti dal contratto di trasporto, il comma 2 della norma in parola sarebbe applicabile restrittivamente escludendo di fatto le azioni di danno che residuerebbero pertanto in capo al mittente.

In giurisprudenza si sono determinate due posizioni in forza delle quali vi è chi ha sostenuto che la legittimazione alle azioni di risarcimento del danno da avaria resti in capo al mittente anche dopo la consegna della merce al vettore; e chi, per contro, ha ritenuto che la consegna a destino nelle mani del ricevitore o comunque la richiesta formulata da quest'ultima di consegna delle merci determini il passaggio pieno dei diritti nascenti dal contratto di trasporto.

Quest'ultima opinione è quella più accreditata e, peraltro, riposa in una analisi – a sommosso avviso di chi scrive – più aderente non solo al testo dell'art. 1689 c.c. ma anche agli altri interessi che entrano in gioco in occasione del trasporto.

Si vuole fare espresso riferimento alla presenza, di regola, nell'ambito del contratto di trasporto di altri istituti giuridici che, sebbene giuridicamente autonomi, influenzano e non poco il rapporto *de quo*: il contratto di vendita concluso tra mittente e destinatario, ed il contratto di assicurazione contro i danni sulle merci.

La connessione tra gli istituti giuridici sotto critica spiega necessariamente effetto in relazione alle doglianze che possono essere mosse contro il vettore per la inesatta prestazione cui lo stesso è obbligato.

Questa connessione determina – il più delle volte – la cessione dei diritti tra le parti sia per quanto attiene all'azione nei confronti del vettore per i danni alle merci sia per quanto attiene all'azione di liquidazione del danno operata nei confronti della Compagnia che assicura il carico.

L'orientamento giurisprudenziale dominante¹⁴⁵ muove dal presupposto che la consegna del carico o la richiesta di consegna del carico da parte del destinatario trasferisca *ipso jure* qualsiasi diritto in merito al contratto di trasporto con conseguente legittimazione diretta di quest'ultimo a coltivare qualsivoglia iniziativa verso il vettore.

La previsione di cui all'art. 1689 comma 2 c.c. non costituirebbe alcuno ostacolo alla piena legittimazione del ricevitore, posto che il mancato pagamento del nolo avrebbe quale unica conseguenza

¹⁴⁵ v. in giurisprudenza Cass. S.U. n. 1034/78, in *Giur. It.*, 1978, I,1; Cass. n. 553/12 secondo cui "nella vendita con spedizione disciplinata dall'art. 1510, comma secondo, cod. civ., il contratto di trasporto concluso tra venditore-mittente e vettore, pur essendo collegato da un nesso di strumentalità con il contratto di compravendita concluso tra venditore-mittente ed acquirente-destinatario, conserva la sua autonomia ed è, pertanto, soggetto alla disciplina dettata dagli artt. 1683 ss. cod. civ., con la conseguenza che il venditore-mittente, anche dopo la rimessione delle cose al vettore, conserva la titolarità dei diritti nascenti dal contratto di trasporto - ivi compreso quello al risarcimento del danno da inadempimento - fino al momento in cui, arrivate le merci a destinazione (o scaduto il termine entro il quale esse sarebbero dovute arrivare), il destinatario non ne richieda la riconsegna al vettore, ex art. 1689, comma primo cod. civ."; si veda altresì Cass. n. 20756/09; Cass. n. 19451/08. In dottrina M. Riguzzi, *Regime di responsabilità del vettore*, p. 181; S. Busti, *Legittimazione all'azione in responsabilità contro il vettore di cose*, I trasporti, 1978, p. 106; V. Amendolagine, *Osservatorio nel merito*, I Contratti, 2010, 4, 378.

l'eventuale mancato svincolo delle merci ma non ostacolerebbe l'azione di risarcimento per l'inadempimento al contratto.

La dottrina, infatti, trova il tale disposizione una lecita "forzatura" del vettore affinché con la consegna questi possa conseguire il corrispettivo per la prestazione eseguita.

11. La prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto terrestre.

I diritti derivanti dal contratto di trasporto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2951 c.c., si prescrivono in un anno dal "*giorno in cui è avvenuta o sarebbe dovuta avvenire la riconsegna della cosa al luogo di destinazione*".¹⁴⁶

E' pacifico in dottrina che ricadano in tale ambito sia i diritti che il mittente od il destinatario possano far valere nei confronti del vettore, sia i diritti che quest'ultimo possa far valere nei confronti del mittente e del destinatario.

I diritti *de quibus* esercitabili entro il termine anzi descritto sono unicamente quelli nascenti dal contratto di trasporto.

¹⁴⁶ Secondo la Corte di Cassazione il termine decorre da tale momento anche nel caso in cui il mittente abbia contezza del danno o della perdita della merce da parte del Vettore, v. sul punto Cass. n. 1466/1978.

Sino al 28.2.2006 il termine di prescrizione breve di cui all'art. 2951 c.c. non era l'unico in materia di trasporto terrestre. Infatti a tale termine si aggiungeva anche la previsione di cui all'art. 2 D.L. 29 Marzo 1993, n. 82, convertito nella Le. N. 162 del 27 Maggio 1993, a mente della quale "*per i contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai diritti derivanti dal contratto di autotrasporto per conto di terzi, per i quali è previsto il sistema di tariffe a forcella, istituito dal titolo III della legge 6 giugno 1974 n. 298, si applica il termine di prescrizione quinquennale*".

La norma in parola è stata abrogata a seguito della liberalizzazione del trasporto in conto terzi come promossa dalla Legge Delega n. 35/2005.

Esulano, pertanto, quelle azioni che trovano momento e causa nel contratto di trasporto ma che *“non sorgono direttamente da esso, quali, a titolo esemplificativo, il diritto alla restituzione del prezzo del trasporto, a causa della inesecuzione dello stesso, o che nascono da (e sono relativa) rapporti anteriori o posteriori al contratto di trasporto (ad es. il deposito delle merci prima della consegna e dopo la riconsegna)”*.¹⁴⁷

Un interessante profilo di indagine in merito alla prescrizione in materia di trasporto attiene alla sua attrazione anche in presenza di un contratto misto.

La Corte di Cassazione in più occasioni ha avuto modo di statuire il principio secondo cui *“il termine annuale di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, previsto dall’art. 2951 c.c., trova applicazione anche quando le varie prestazioni di trasporto siano rese in esecuzione di un unico contratto (misto) di appalto di servizi di trasporto, dovendosi in tale ipotesi far capo alla normativa in tema di trasporto per individuare quelle norme che, come la durata della prescrizione, sono intimamente collegate alla concreta tipologia della prestazione...”*¹⁴⁸

Né la coesistenza dell’azione fondata sulla responsabilità contrattuale del vettore con la responsabilità extracontrattuale potrà condurre a diverse conclusioni, dal momento che ciascuna azione resta soggetta alla propria disciplina *“anche per quanto concerne la prescrizione. Pertanto il diritto al risarcimento dei danni per responsabilità contrattuale del vettore si prescrive, se la relativa azione sia stata esercitata*

¹⁴⁷ Riguzzi, *Il contratto di trasporto stradale*, op. cit., 205.

¹⁴⁸ v. ex multis Cass. n. 9128/1997. In passato, soprattutto nella vigenza del sistema delle tariffe c.d. a forcella, la committenza era solita, nell’ambito dei contratti di durata, concludere un contratto misto di trasporto e di appalto con il vettore nella speranza che in caso di controversia nascente per l’accertamento della compatibilità tra il nolo pattiziamente definito e la c.d. forcella fosse comunque preclusa al vettore la possibilità di chiedere il pagamento (eventuale) del conguaglio tariffario. Il tentativo, come dimostra la sentenza in parola, non ebbe mai successo.

dopo la scadenza del termine annuale di cui all'art. 2951 c.c., nonostante che sia ancora proponibile l'azione di responsabilità extracontrattuale".¹⁴⁹

12. L'art. 1696 c.c.: il limite di responsabilità vettoriale ed il calcolo del danno

In materia di trasporto di cose, il danno cagionato dalla perdita o avaria della merce affidata al vettore deve calcolarsi a norma dell'art. 1696 c.c.¹⁵⁰ che prevede un criterio speciale per la sua determinazione , prevalente su quello generale di cui all'art. 1223 c.c.¹⁵¹.

Tale articolo, prima della riforma portata dal d. Lgs. n. 286/2005, constava di un unico comma, rimasto invariato, ai sensi del

¹⁴⁹ L'orientamento è datato ma comunque ancora attuale. Cass. n. 3536/74. La casistica in materia riflette, talvolta, il tentativo dell'avente diritto al carico il quale avendo fatto scadere il termine prescrizione annuale per l'azione di risarcimento del danno propone domanda ex art. 2043 c.c.. Il diverso regime probatorio, tuttavia, conduce spesso alla difficoltà per il reclamante di soddisfare i requisiti di cui all'art. 2697 c.c. ed all'art. 2043 c.c..

¹⁵⁰ L'art. 1696 c.c. testualmente recita " *l danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna .*

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621 e successive modificazioni, nei trasporti internazionali.

La previsione di cui al comma precedente non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni"

¹⁵¹ L'art. 1223 testualmente recita " *Il risarcimento del danno per l'inadempimento o per il ritardo deve comprendere così la perdita subita dal creditore come il mancato guadagno, in quanto ne siano conseguenza immediata e diretta"*

quale *"Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna"*.

La disciplina della determinazione del danno veniva integrata dall'art. 1 della l. 22.8.1985, n. 450 (Norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate)¹⁵², che riconosceva a beneficio del vettore una limitazione delle obbligazioni risarcitorie attraverso la determinazione di importi massimi, variabili in funzione dell'assoggettamento o meno del contratto al regime di tariffazione obbligatoria. Tale limitazione risarcitoria non trovava applicazione, però, in caso di dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti.

Con il citato d. Lgs. n. 286/2005 il legislatore ha abrogato l'art. 1 della L. 450/85, ha soppresso il regime di tariffazione obbligatoria c.d. "a forcella" ed ha disciplinato la materia della determinazione del danno, in caso di perdita o avaria, in un'unica disposizione del codice civile (lo stesso art. 1696 c. c.) il cui unico comma è stato integrato da tre capoversi.

A seguito della novella, pertanto, il comma 1° dell'art. 1696 cod. civ. è rimasto invariato, mentre nel comma 2° viene inserita una limitazione del debito indennitario a carico del vettore nella misura di

¹⁵² L'art. 1 L. 450/85 testualmente recita " 1. Per i trasporti di merci su strada soggetti al sistema di tariffe a forcella di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, l'ammontare del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate non può superare il massimale previsto dall'articolo 13, n. 4, della stessa legge e dai relativi regolamenti di esecuzione.

Per i trasporti di merci su strada esenti dall'obbligo delle tariffe a forcella, l'ammontare del risarcimento non può essere superiore, salvo diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore, a lire 12.000 per chilogrammo di peso lordo perduto o avariato."

Si noti che con sentenza della Corte Costituzionale n. 420/91 è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale nella parte in cui la Legge non prevede un meccanismo di aggiornamento del massimale prescritto per l'ammontare del risarcimento e nella parte in cui non eccettua dalla limitazione della responsabilità del vettore per i danni derivati da perdita o avaria delle cose trasportate in caso di dolo o colpa grave.

1 Euro per ogni Kg. di merce perduta o avariata¹⁵³, il cui ammontare non è assoggettabile a deroghe in favore del vettore (comma 3).

Il 4° ed ultimo comma¹⁵⁴ prevede che *"Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni"*¹⁵⁵.

¹⁵³ Ulteriormente ridotto rispetto all'importo di 6,20 Euro, già previsto dalla l. n. 450/1985, per i contratti non soggetti a tariffe obbligatorie

¹⁵⁴ M. Capotorto, *Perdita del receptum e danno risarcibile nel contratto di trasporto di cose. Riflessi sul diritto di surrogazione dell'assicuratore*, in *Nuova Giur. Civ.*, 2009, 9, 857 secondo cui il nuovo comma 4°, dell'art. 1696 cod. civ., nel reintrodurre la decadenza dalla limitazione di responsabilità in caso di dolo o colpa grave del vettore o dei suoi ausiliari, non limita l'efficacia della disposizione solo al tetto risarcitorio stabilito nel comma 2°, della stessa norma (come avveniva nel vigore dell'art. 1 l. n. 450/1985, ove, lo stato soggettivo rilevava solo in ordine alla possibilità di avvalersi dei limiti risarcitori e non anche rispetto ai criteri di calcolo del danno stabiliti dall'art. 1696 cod. civ.). Il comma 4° sembra, invece, sancire l'inapplicabilità dell'intero art. 1696 cod. civ., in caso di dolo o colpa grave del vettore, ivi compreso il criterio di determinazione del danno, ancorato al prezzo corrente, stabilito nel comma 1°, della stessa disposizione.

¹⁵⁵ G.C. Adriano, *Le modificazioni convenzionali della responsabilità civile*, in *Resp. civ.*, 2012, 4, 245 secondo cui *"È assai significativo che successivamente il legislatore, nel passaggio dal sistema tariffario vincolistico relativo al trasporto di merci su strada contenuto nella citata L. 22.8.1985 n. 450 ad un sistema liberalizzato, con il D.lgs. n. 286/05, abbia riformato l'art. 1696 c.c. accogliendo l'indirizzo della Consulta e statuendo la illiceità di pattuizioni esonerative o limitative della responsabilità in assenza della prova che la perdita o l'avaria della merce è stata causata da un comportamento non connotato da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti. La soluzione dimostra che il legislatore, aderendo al ragionamento seguito dalla Corte Costituzionale, ha giudicato il divieto dell'art. 1229 una regola efficiente sul piano economico. Alla medesima conclusione si è pervenuti, sempre nell'ambito del sistema trasportistico, ma questa volta con riguardo al contratto di trasporto marittimo di cose disciplinato dall'art. 423 cod. nav. La regola stabiliva un limite massimo per il danno risarcibile in caso di perdita o avaria delle merci, salvo la dichiarazione di maggior valore proveniente dal caricatore, ma non contemplava l'esclusione del limite risarcitorio nel caso in cui la responsabilità del vettore fosse determinata da dolo o colpa grave. La Corte Costituzionale, con la sentenza n. 199 del 26.5.2005 ha dichiarato l'incostituzionalità della disposizione proprio nella parte in cui non prevedeva la nullità dei patti di irresponsabilità nelle ipotesi di dolo o colpa grave"*.

La giurisprudenza maggioritaria, dalla lettura del primo comma della citata norma, ha stabilito che l'obbligazione del vettore dovrà essere circoscritta unicamente al danno emergente il quale deve essere calcolato sulla base del prezzo di mercato delle merci¹⁵⁶.

Per la determinazione del mancato guadagno, relativo alla vendita della merce non consegnata, invece, si dovrà soggiacere ai principi di calcolo generali¹⁵⁷.

Ne consegue che se il prezzo corrente può essere desunto dalle fatture emesse dal mittente nei confronti del destinatario, il lucro cessante dovrà essere provato quale conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento del vettore.

L'art. 1696 comma1 c.c., *"essendo strettamente correlato all'art. 1693 c.c. non pare suscettibile d'interpretazione estensiva volta ad ampliarne la portata alle vicende patologiche non contemplate dal dettato normativo"*¹⁵⁸ e, conseguentemente, non opera in ipotesi di mancata o ritardata esecuzione del trasporto.

Bisogna però rilevare che, sotto un diverso profilo, la disciplina *de quo* permette alle parti di concordare criteri di determinazione del

¹⁵⁶ Alpa, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada: problemi attuali e profili di una riforma*, cit., c. 1737; Pratis, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose per strada ordinaria nell'evoluzione del diritto e nella giurisprudenza recente*, cit., p. 315; Romanelli e Silingardi, voce *Trasporto*, I) *Terrestre*, in *Enc. giur. Treccani*, XXXI, Roma, 1994, p. 14. *Contra* Cass. n. 1589/70, in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 1971, p. 424 che ha stabilito il principio secondo cui la disposizione dei cui all'art. 1696 c.c. non escluderebbe la risarcibilità degli eventuali danni ulteriori relativi alla perdita delle cose trasportate.

¹⁵⁷ V. Cass. n. 1336/09, in *Dir. maritt.*, 2010, 1, 51 secondo cui *"in materia di trasporto di cose il danno emergente derivato al destinatario dalla perdita del "receptum" da parte del vettore deve essere calcolato in base all'art. 1696 c.c. secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della consegna mentre per il danno dipendente dal mancato guadagno è applicabile il principio generale di cui all'art. 1223 c.c. e quindi deve essere provato quale conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento del vettore, riportandolo al soggetto danneggiato"*.

¹⁵⁸ Riguzzi, *Il trasporto stradale*, cit., p. 198 s.; v. anche M. Stolfi, *Appalto - Trasporto*, cit., p. 138, nt. 67; Vignali, *Il trasporto terrestre*, cit., p. 228.

danno più favorevoli al mittente o al destinatario, in modo da estendere l'indennizzo al profitto sperato¹⁵⁹, oppure d'inserire nel regolamento negoziale delle clausole penali ad hoc al fine di giungere ad un ristoro dei danni cagionati dal vettore a fronte di singole e specifiche fattispecie di inadempimento per il quale il mittente (od il destinatario dopo la consegna o la richiesta di consegna) ha interesse ad una autonoma disciplina risarcitoria¹⁶⁰.

Ulteriore aspetto introdotto dal D. Lgs n. 286/05 (art.10) è il beneficio del limite risarcitorio di cui all'art. 1696 comma 2 c.c.

Secondo autorevole dottrina, tale limite rappresenta una caratteristica propria del diritto dei trasporti, affermata come contropartita o bilanciamento economico, accordato al vettore per favorire lo sviluppo dell'industria di trasporto e per mitigare le conseguenze del regime di responsabilità particolarmente gravoso¹⁶¹.

La norma prevede che, per i trasporti nazionali, il risarcimento non possa eccedere l'importo di un euro per ogni chilogrammo di peso della merce perduta o avariata.

Gli importi previsti dall'ordinamento vigente sono sicuramente più tenui rispetto a quelli indicati dalla normativa previgente¹⁶². L'art. 1 della L. n. 450/85 prevedeva che, per i trasporti di merce su strada,

¹⁵⁹ M. Riguzzi, *Aspetti della responsabilità del vettore nel trasporto stradale di merci*, cit., p. 612

¹⁶⁰ Sul punto conviene incidentalmente sottolineare che la clausola di predeterminazione del danno avente funzione limitativa della responsabilità da inadempimento non può sfuggire alla sfera di applicazione dell'art. 1229, comma 1°, c.c. che testualmente recita "è nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave"

¹⁶¹ E esso, introdotto nel trasporto merci, è stato esteso a quello di persone limitatamente al campo ferroviario e a quello aeronautico; in quest'ultimo, praltro, è stato dapprima ridimensionato ed indi eliminato dal Reg. CE n. 2027/97 e dalla Convenzione di Montreal del 1999.

¹⁶² Zunarelli e Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, 2009, Cedam, p.237

l'ammontare del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate non potesse superare un massimale, che l'art. 7 della L. n. 162/93 aveva determinato in lire cinquecento per ogni chilogrammo di portata utile del veicolo per i trasporti soggetti alle c.di tariffe a forcella ovvero in lire dodicimila per ogni chilogrammo di peso lordo di merce perduta o avariata per i trasporti non soggetti alla c.d. forcella.

Il legislatore ha poi previsto, al terzo comma dell'art. 1696, che i limiti risarcitori sopra menzionati non possono essere derogati a favore del vettore se non *"nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili"*.

Il tenore letterale del comma sotto critica ha dunque posto innanzitutto il problema di individuare quali siano i casi e le modalità cui il legislatore italiano ha inteso far riferimento, posto che oltre che al trasporto terrestre l'art. 1696 c.c. trova applicazione anche nella responsabilità del vettore multimodale.

Quanto al trasporto aereo di merci la responsabilità del vettore per distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata (nell'ambito della Convenzione di Montreal) alla somma di 17 diritti speciali di prelievo per kg Il tutto salvo l'esistenza di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un eventuale tassa supplementare, ed in tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento fino a concorrenza della somma dichiarata a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione¹⁶³.

¹⁶³ Queste previsioni *"non ostano alla facoltà del Tribunale di riconoscere all'attore, in conformità del proprio ordinamento interno, un'ulteriore somma*

In tema di trasporto marittimo l'art. III della Convenzione di Bruxelles nel 1924 sulla polizza di carico¹⁶⁴ prevede la nullità di ogni clausola contrattuale di esonero di responsabilità a favore del vettore per danni o perdite alla merce trasportata derivanti da "*negligence, fault, failure in the duties and obligation*".

La Convenzione CMR sul trasporto terrestre di cose internazionale - espressamente menzionata dall'art. 1696 c.c. - prevede che il limite di 8,33 d.s.p. per kg di peso lordo mancante possa essere superato a danno del vettore solo quando sia stato dichiarato il valore della merce o sia stata fatta dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna (art. 23.6) ovvero ancora in presenza di dolo o colpa grave del trasportatore; il successivo art. 41 prevede la nullità o inefficacia di qualsiasi patto che direttamente o indirettamente deroghi alle disposizioni della Convenzione.

L'art. 424 c. nav., infine, prevede la derogabilità senza limiti a favore del caricatore.

Il vettore non potrà poi avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal citato articolo, ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce siano stati determinati da

corrispondente in tutto o in parte alle spese processuali e agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, maggiorate degli interessi", prevede il comma 6° dell'art. 22 della Convenzione.

È dunque prevista la possibilità del superamento del limite ad opera del provvedimento giudiziale, a scapito del vettore. L'art. 24 prevede un meccanismo di revisione dei limiti per reagire al fattore di inflazione. L'art. 25 prevede la possibilità che il vettore stipuli limiti di responsabilità superiori a quelli previsti dalla Convenzione ovvero nessun limite. È prevista invece espressamente dall'art. 26 la nullità di ogni clausola contrattuale intesa ad escludere la responsabilità del vettore o a fissare un limite inferiore a quello previsto dalla Convenzione

¹⁶⁴ Nel testo consolidato a seguito del protocollo del 1968 e di quello di Bruxelles del 1979

"dolo o colpa grave" dello stesso o dei suoi dipendenti¹⁶⁵ e preposti ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto.

Sebbene non vi siano particolari problemi nella distinzione del tra dolo e colpa¹⁶⁶, può diventare problematica la definizione dei confini tra colpa grave e colpa lieve (o colpa semplice).

La difficoltà deriva anche dal fatto che il criterio per stabilire la diligenza del vettore si colloca ad un livello superiore a quella del c.d. padre di famiglia dal momento che si applica al vettore il criterio della diligenza qualificata di cui all'art. 1176 co. 2 c.c.

La Giurisprudenza, quindi, ha definito in termini generali la colpa grave in senso oggettivo, come una straordinaria ed inescusabile imprudenza e il comportamento gravemente colposo come l'omessa osservanza non solo della diligenza media della persona normale, ma persino anche di quel grado minimo ed elementare di diligenza che tutti osservano¹⁶⁷.

¹⁶⁵ Sul punto Padovan, *La decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio in caso di accertata colpa con previsione dei suoi dipendenti*, in *Dir. traspr.*, 2009, 492

¹⁶⁶ v. in tema di dolo contrattuale, Cass., n. 13566/08, in *Giust. civ. Mass.*, 2008, 5 e Cass. n. 2479/07, *ivi*, 2007, 2.

¹⁶⁷ Corte d'Appello di Milano 20 gennaio 2009 secondo cui "*Sussiste la colpa grave del vettore, con la conseguente inapplicabilità del limite del risarcimento, quando il vettore non è in grado di individuare in quali circostanze è avvenuto lo smarrimento della merce affidatagli per il trasporto*" si veda anche Tribunale Pinerolo, 02 aprile 2009, in *Dir. trasporti*, 2009, 2, 501 secondo cui "*integra la colpa grave del vettore, con conseguente inoperatività del limite risarcitorio previsto dall'art. 1696 c.c., la consegna di un carico di relevantissimo valore a un soggetto non meglio identificato, senza neppure annotare la targa del veicolo alla guida del quale era lo sconosciuto*" nonché Cass. n. 24765/08, in *Giust. civ. Mass.*, 2008, 10, 1443 secondo cui "*nel trasporto di cose incorre in colpa grave il vettore il quale consegna la merce a persona non qualificatasi, non legittimata dal destinatario alla ricezione, ed all'interno di locali non sicuramente riconducibili al destinatario stesso. In tale ipotesi, pertanto, ove la merce non pervenga effettivamente al legittimo destinatario, non trova applicazione la speciale limitazione di responsabilità prevista per il trasporto internazionale di merci su strada dall'art. 29 della Convenzione di Ginevra del 12 maggio 1956 (resa esecutiva con l. 6 dicembre 1960 n.*

Occorre rilevare in conclusione che per l'inapplicabilità dei limiti risarcitori non rileva che il vettore (o i suoi dipendenti o ausiliari o il subvettore) non abbiano vinto la presunzione di colpa a proprio carico stabilita dall'art. 1693 cod. civ., ma è necessario che il giudice del merito accerti in concreto che l'evento è derivato da colpa grave dei suddetti soggetti, ossia da un comportamento consapevole degli stessi che, pur senza la volontà di danneggiare altri, operino con straordinaria ed inescusabile imprudenza e negligenza, omettendo non solo la diligenza media del buon padre di famiglia, rapportata alla professionalità del servizio da svolgere, ma anche quel grado minimo di diligenza osservato da tutti¹⁶⁸.

13. Regime di responsabilità nel trasporto internazionale di cose.

Il contratto di trasporto terrestre su gomma è disciplinato dalla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956¹⁶⁹ c.d. CMR.

L'ambito di applicazione della Convenzione è contenuto all'art. 1 il quale di premura di definire anche il contratto di trasporto internazionale di merci su strada come quel trasporto svolto a titolo oneroso per mezzo di veicoli, autoveicoli rimorchi ...dove il luogo di caricazione della merce ed il luogo di consegna si trovano in due paesi diversi di cui almeno uno sia parte della Convenzione.

Oltre che per un trasporto effettuato integralmente su strada, la convenzione è valida anche per i trasporti intermodali con parte del percorso effettuato tramite ferrovia, nave e aereo purché non si

1621), secondo il quale il vettore è illimitatamente responsabile se la legge dello Stato del giudice adito equipara quoad effectum la colpa grave al dolo"

¹⁶⁸ v. Cass. n. 14456/01, e Cass. n. 2204/85.

¹⁶⁹ Sulla nozione di veicolo ai fini dell'applicabilità della CMR si veda Carimini, *La responsabilità civile*, Ferrara, 1994

verifichi una interruzione del trasporto stesso (ad esempio con scarico della merce da autocarro e riposizionamento su altro mezzo), nel qual caso vengono applicate le convenzioni relative al nuovo tipo di trasporto¹⁷⁰.

Nel documento conclusivo di tale accordo sono state emanate le direttive, dette CMR (acronimo di Convention de Marchandise par Route) che tutti gli operatori del settore devono seguire nell'effettuare il trasporto merci tra stati.

La CMR si applica nel trasporto oneroso su strada di merce (diversa dal bagaglio, che costituisce prestazione accessoria del contratto di trasporto di persone) indipendentemente dal domicilio o dalla residenza delle parti quando il luogo di carico della merce e quello di riconsegna sono situati in due nazioni diverse di cui almeno una sia parte della Convenzione¹⁷¹.

¹⁷⁰ Silingardi - Corrado - Meotti - Morandi, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, 1990,8

¹⁷¹ Il campo di applicazione della Convenzione è stabilito agli art. 1 e 2 che testualmente recitano: Art. 1 "1. La presente Convenzione si applica a ogni contratto per il trasporto a titolo oneroso di merci su strada per mezzo di veicoli, indipendentemente dal domicilio e dalla cittadinanza delle parti, quando il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la consegna indicati nel contratto sono situati in due paesi diversi, di cui almeno uno sia parte della Convenzione.

2. Ai fini dell'applicazione della presente Convenzione si considerano «veicoli» gli autoveicoli, i veicoli articolati, i rimorchi ed i semi-rimorchi, quali sono definiti nell'articolo 4 della Convenzione per la circolazione stradale del 19 settembre 1949.

3. La presente Convenzione si applica anche quando i trasporti da essa previsti sono effettuati dagli Stati o dalle istituzioni o dagli organismi governativi.

4. La presente Convenzione non si applica: a. ai trasporti effettuati in base a convenzioni postali, internazionali; b. ai trasporti funebri; c. ai traslochi.

5. I contraenti s'impegnano a non introdurre, mediante accordi particolari conclusi fra due o più parti, modifiche alla presente Convenzione salvo quelle intese a sottrarre alle sue disposizioni il traffico di frontiera o ad autorizzare, per i trasporti che sono eseguiti esclusivamente sul loro territorio, l'impiego della lettera di vettura rappresentativa della merce."

La responsabilità *ex recepto* nella CMR è costruita in maniera sostanzialmente analoga a quella dell'ordinamento italiano¹⁷².

Infatti, ai sensi degli artt. 17 n. 2¹⁷³ e 18 n. 1 CMR¹⁷⁴, il vettore, per andare esente da responsabilità, deve provare che il danno si sia

E quindi il successivo Art. 2 dispone che "1. Se, su una parte del percorso, il veicolo sul quale si trovano le merci è trasportato, senza che queste ne siano scaricate, per mare, per ferrovia, per via navigabile interna, o per via aerea, - eccettuati, eventualmente, i casi previsti nell'articolo 14 -, la presente Convenzione si applica nondimeno all'intero trasporto. Tuttavia, nella misura in cui si provi che una perdita, un'avaria o un ritardo nella consegna della merce, avvenuto nel corso del trasporto non stradale, non è stato causato da un atto o da un'omissione del vettore stradale e che esso proviene da un fatto che poté solo prodursi nel corso e a causa del trasporto non stradale, la responsabilità del vettore stradale non è disciplinata dalla presente Convenzione, ma nel modo secondo cui la responsabilità del vettore non stradale sarebbe stata stabilita se fosse stato concluso un contratto di trasporto fra il mittente e il vettore non stradale per il solo trasporto della merce, conformemente alle disposizioni imperative di legge concernenti il trasporto non stradale di merci. Ove mancassero tali disposizioni, la responsabilità del vettore stradale è disciplinata dalla presente Convenzione.

2. Se il vettore stradale provvede anche al trasporto non stradale, la sua responsabilità è parimente disciplinata dal paragrafo primo, come se la sua doppia funzione di vettore fosse esercitata da due persone diverse."

¹⁷² In tal senso con ampie argomentazioni Fanara, *La responsabilità del vettore e i limiti risarcitori nel trasporto ferroviario di persone e di cose tra normativa interna e disciplina internazionale uniforme*, in *Il trasporto ferroviario nell'Europa del 2000*, Messina, 1999, 271

¹⁷³ L'art. 17 CMR testualmente recita " 1. Il vettore è responsabile della perdita totale o parziale o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna, come pure del ritardo nella riconsegna.

2. Il vettore è esonerato da tale responsabilità se la perdita,avaria o ritardo sono dovuti a colpa dell'avente diritto, a ordine di questi non dipendente da colpa del vettore, a vizio proprio della merce, od a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare.

3. Per liberarsi dalla sua responsabilità, il vettore non può eccepire né l'imperfezione del veicolo di cui si serve per effettuare il trasporto, né la colpa della persona dalla quale ebbe a nolo il veicolo o dei dipendenti di quest'ultima.

4. Fermo restando l'articolo 18 paragrafi da 2 a 5, il vettore è esonerato dalla sua responsabilità quando la perdita o l'avaria derivi dai rischi particolari inerenti a uno o a più dei fatti seguenti: a. impiego di veicoli aperti e senza tendone, quando tale impiego è stato previsto espressamente e menzionato nella lettera di vettura; b. mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per loro natura a cali o avarie quando non sono imballate o sono imballate difettosamente; c. trattamento, caricamento, stivamento o

verificato per almeno uno degli eventi indicati specificamente dalla norma (colpa dell'avente diritto al carico; ordine di questi non dipendente da colpa del vettore; vizio proprio della merce; circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare), essendo del tutto irrilevante la prova dell'adozione da parte del vettore della dovuta diligenza¹⁷⁵.

Si noti peraltro che, diversamente da quanto stabilito dalla normativa nazionale, nella CMR il ritardo è equiparato, quanto alle conseguenze, alla perdita e all'avaria. In questo caso, il limite

scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto del mittente o del destinatario; d. natura di talune merci che, per cause inerenti alla loro stessa natura, sono soggette a perdita totale o parziale, ad avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, colatura, calo normale o azione dei parassiti e dei roditori; e. insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri dei colli; f. trasporto di animali vivi.

5. Se, in virtù del presente articolo, il vettore non risponde di taluni fattori che hanno provocato il danno, egli è responsabile solo nella misura in cui i fattori, per i quali egli risponde in virtù del presente articolo, hanno contribuito al danno."

¹⁷⁴ L'art. 18 CMR testualmente recita "1. La prova che la perdita, l'avaria o il ritardo abbiano avuto per causa uno dei fatti previsti nell'articolo 17 paragrafo 2 incombe al vettore.

2. Qualora il vettore dimostri che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, la perdita o l'avaria ha potuto risultare da uno o più dei rischi particolari previsti nell'articolo 17 paragrafo 4 si presume che la perdita o l'avaria sia stata così causata. L'avente diritto ha tuttavia la facoltà di provare che il danno non è stato causato, totalmente o parzialmente, da uno di tali rischi.

3. La presunzione di cui sopra non è applicabile nel caso previsto nell'articolo 17 paragrafo 4 a quando vi sia un ammanco rilevante o perdita di colli.

4. Se il trasporto è eseguito con un veicolo attrezzato in modo da proteggere le merci dal calore, dal freddo, dai cambiamenti di temperatura o dall'umidità dell'aria, il vettore non può invocare il beneficio dell'articolo 17 paragrafo 4 d a meno che egli fornisca la prova di aver adottato, per quel che concerne la scelta, il trattamento e l'impiego di tali attrezzature, tutti i provvedimenti a cui era tenuto, considerate le circostanze, e di aver osservato le istruzioni speciali impartitegli.

5. Il vettore non può invocare il beneficio dell'articolo 17 paragrafo 4f se non fornisce la prova di aver adottato tutti i provvedimenti a cui era normalmente tenuto, considerate le circostanze, e d'aver osservato le istruzioni speciali impartitegli."

¹⁷⁵ Zunarelli, *Il trasporto internazionale*, in *Digesto/comm*, XVI, Torino, 1999

risarcitorio coinciderà con il prezzo del trasporto, salvo diverso accordo delle parti (ex art. 23 nn. 5 e 6 CMR)¹⁷⁶.

Tuttavia, la CMR sembrerebbe più favorevole per il vettore in quanto prevede espressamente, all'art. 17 n. 4 una serie di ipotesi specifiche di ¹⁷⁷ (c.d. pericoli eccezionali) il cui verificarsi esonera il vettore da responsabilità con conseguente inversione dell'onere probatorio sull'avente diritto al carico.

In tali ipotesi, il vettore dovrà dimostrare la probabilità che il danno si sia verificato in ragione di almeno una di tali presunzioni di irresponsabilità, mentre spetterà al danneggiato provare, ex art. 18 n. 2 CMR, che in effetti il danno non si è prodotto, in tutto o in parte, da alcuno dei pericoli eccezionali indicati all'art. 17 n. 4 CMR.

¹⁷⁶ L'art. 23 CMR testualmente recita " 1. Quando in virtù delle disposizioni della presente convenzione, il vettore è tenuto a pagare un'indennità per perdita totale o parziale della merce, tale indennità è calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui il vettore l'ha ricevuta.

2. Il valore della merce è stabilito in base al corso in borsa o, in mancanza, in base al prezzo corrente sul mercato, o, in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario delle merci della stessa natura e qualità.

3. Tuttavia l'indennità non può superare 8,33 unità di conto per ogni chilogrammo di peso lordo mancante.

4. Sono inoltre rimborsati il prezzo del trasporto, i diritti di dogana e le altre spese sostenute in occasione del trasporto della merce, interamente in caso di perdita totale e proporzionalmente in caso di perdita parziale; non è dovuto altro risarcimento di danni.

5. In caso di ritardo, se l'avente diritto prova che gliene è derivato un pregiudizio, il vettore deve corrispondere un'indennità non eccedente il prezzo di trasporto.

6. Possono essere reclamate indennità maggiori solo quando sia stato dichiarato il valore della merce o sia stata fatta una dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna, conformemente agli articoli 24 e 26... "

¹⁷⁷ Queste sono: impiego espressamente previsto dalle parti di veicoli aperti e senza tendone; mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per loro natura a cali o avarie; trattamento, caricamento, stiramento o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto dei medesimi; natura di talune merci che per loro natura sono soggette a rotture, avarie e cali; insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri dei colli; trasporto di animali vivi

Occorre rilevare che il nostro ordinamento conosce un simile meccanismo negli artt. 1694 e 1695 c.c. ove si prevede che il vettore non risponda dei casi di fortuito convenzionalmente stabiliti dalle parti nel contratto di trasporto o per il calo naturale connaturato a certe particolari merci, con inversione, quindi, dell'onere probatorio.

Si noti comunque che l'art. 18 nn. 3, 4 e 5 CMR prevede delle presunzioni che escludono, a loro volta, le presunzioni di irresponsabilità di cui all'art. 17 n. 4 CMR, con conseguente, ulteriore ribaltamento dell'onere probatorio (che torna ad essere a carico del vettore).

Anche la CMR, come la normativa nazionale, prevede in favore del vettore una limitazione del debito risarcibile dal vettore in caso di perdita o avaria delle merci trasportate.

L'art. 23 CMR, infatti, stabilisce a favore del danneggiato un'indennità calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui il vettore l'ha ricevuta. Tale indennità in ogni caso non può essere superiore a 8,33 unità di conto per ogni Kg. di peso lordo mancante.

In questo caso la determinazione del danno si attesta ad un momento anteriore (cioè al momento del ricevimento anziché della consegna) rispetto alla normativa italiana e il danneggiato gode di un limite risarcitorio economicamente più cospicuo di quello previsto dal codice civile¹⁷⁸.

La CMR risulta più favorevole per il vettore anche in tema di responsabilità extracontrattuale ove l'art. 28 CMR estende il beneficio della limitazione risarcitoria sia al vettore responsabile in via extra-

¹⁷⁸ E. Betto, *Trasporto internazionale di merci su strada e limiti risarcitori*, in Contratti, 2009, 5, 475

contrattuale sia ai dipendenti e ai preposti del vettore i quali siano responsabili in via extra-contrattuale¹⁷⁹.

L'art. 24 CMR¹⁸⁰ stabilisce, a differenza di quanto previsto in ambito nazionale, che tali limiti possono essere aumentati a favore dell'avente diritto mediante dichiarazione, nella lettera di vettura, del valore oggettivo della merce oppure dello speciale interesse alla riconsegna. In entrambi i casi il vettore potrà applicare un supplemento di prezzo.

Come già previsto nel nostro codice civile anche la CMR prevede, all'art. 29¹⁸¹, una decadenza dal beneficio del limite risarcitorio in caso di dolo o colpa (grave) equiparabile al dolo¹⁸².

¹⁷⁹ L'art. 28 CMR testualmente recita " 1. Se, in conformità della legge applicabile, la perdita, l'avaria o il ritardo verificatosi nel corso di un trasporto soggetto alla presente Convenzione, può dar luogo a un reclamo extra-contrattuale, il vettore può avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione, che escludono la sua responsabilità o che determinano o limitano le indennità dovute.

2. Se è fatta valere la responsabilità extracontrattuale per perdita, avaria o ritardo nei confronti di una persona per la quale il vettore è responsabile, conformemente all'articolo 3, questa può parimenti avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione che escludono la responsabilità del vettore o che determinano o limitano le indennità dovute."

¹⁸⁰ L'art. 24 CMR testualmente recita " Pagando un supplemento di prezzo da convenirsi, il mittente può dichiarare nella lettera di vettura un valore della merce superiore al limite indicato nel paragrafo 3 dell'articolo 23 e, in tale caso, l'ammontare dichiarato sostituisce detto limite."

¹⁸¹ L'art. 29 CMR testualmente recita "1. Il vettore non ha il diritto di avvalersi delle disposizioni del presente capo che escludono o limitano la sua responsabilità o che invertono l'onere della prova, se il danno dipende da dolo o da colpa a lui imputabile e che, secondo la legge del giudice adito, è parificata a dolo.

2. Lo stesso vale nel caso in cui il dolo o la colpa sia imputabile ai dipendenti del vettore o a altre persone dei cui servizi egli si avvale per l'esecuzione del trasporto, quando tali dipendenti o tali persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni. In tal caso, detti dipendenti o dette persone non hanno a loro volta il diritto di avvalersi, per quanto concerne la loro responsabilità personale, delle disposizioni del presente capo di cui al paragrafo 1."

¹⁸² v. Cass. n. 11362/06, in Mass. Giust. civ., 2006, 5; Cass. n. 2204/85 e Cass. n. 5269/80

Il suddetto articolo, però, nulla prevede in relazione alla ripartizione dell'onere probatorio con la conseguenza che troverà applicazione l'art. 2697 c.c.: sarà il danneggiato a dover provare il dolo o la colpa grave del vettore per ottenere un risarcimento maggiore¹⁸³.

¹⁸³ S. Busti, *Contratto di trasporto terrestre*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2007, 1056,

CAPITOLO TERZO

LE COPERTURE ASSICURATIVE DELLA RESPONSABILITA' CIVILE VETTORIALE E CONTRO I DANNI ALLE MERCI TRASPORTATE

1. L'assicurazione della responsabilità civile vettoriale. 2. Rischio assicurato e struttura della polizza RCV. 3. I danni indennizzabili e la legittimazione ad agire nella polizza RCV. 4. Le Assicurazioni contro i danni sulle merci trasportate. 5. L'assicurazione contro i danni per conto di chi spetta e l'assicurazione contro i danni per conto altrui. 6. Segue: la titolarità del beneficio all'indennizzo. 7. L'azione di rivalsa ex art. 1916 c.c.

1. L'assicurazione della responsabilità civile e la polizza RCV

Abbiamo esaminato nel capitolo precedente i lineamenti della responsabilità vettoriale nel trasporto terrestre di cose conto terzi, la limitazione del debito ed i soggetti astrattamente legittimati a richiedere il ristoro dei danni cagionati dal vettore.

Possiamo pertanto passare alla disamina delle coperture assicurative della responsabilità civile¹⁸⁴ più frequenti nell'ambito

¹⁸⁴ Molteplici e talvolta sensibilmente dissonanti sono le valutazioni dei rapporti e dei reciproci condizionamenti riscontrabili tra il contratto di assicurazione e la responsabilità civile, soprattutto per ciò che concerne l'incidenza del primo sull'evoluzione funzionale della seconda (sul punto si veda tra gli altri Alpa, *L'assicurazione di fronte all'evolversi del concetto di responsabilità*, in *Assicuraz.*, 1985, I, p. 534 s.; Ponzanelli, *Nuove figure di danno alla persona e tecniche assicurative*, in *Resp. civ.*, 1989, I, p. 404 ss.; Candian, *Responsabilità civile ed assicurazione*, Milano, 1993., p. 1 ss.; Salvi, *La responsabilità civile*, in *Tratt. Iudica-Zatti*, Milano 2005., p. 24 s.; Comporti, *Fatti illeciti: le responsabilità oggettive presunte (Artt. 2049-2053)*, nel *Comm. Schlesinger-Busnelli*, Milano 2009, p. 51 s.; recentemente, Annunziata, *La*

dei trasporti terrestri che consistono nella tutela da un lato del patrimonio del vettore a fronte dei reclami spiccati dagli aventi diritto al carico per la perdita o l'avaria alle merci da queste trasferite, e dall'altro lato nella garanzia di indennizzo a favore dei danni subiti dalle merci durante il trasporto.

La copertura *de qua* nasce in epoca abbastanza recente, posto che in passato tale garanzia del rischio era ostacolata da due principi consacrati anche nel Codice del Commercio.

Secondo tali principi la responsabilità in senso proprio doveva avere un proprio fondamento soggettivo, sotto il duplice alternativo profilo del dolo o della colpa, ed all'assicuratore era preclusa la risarcibilità del danno cagionato dall'assicurato per colpa.

responsabilità civile e le fattispecie di responsabilità presunta, p. 22 s.; Scognamiglio, *Il danno morale mezzo secolo dopo*, Riv. Dir. civ., 2010, p. 618.). In proposito viene generalmente osservato che la presenza del meccanismo assicurativo ha consentito o, comunque, favorito notevolmente il passaggio dall'idea tradizionale della responsabilità civile, essenzialmente deterrente-sanzionatoria, alla concezione prevalentemente compensativa-riparatoria attualmente, seppure con diverse sfumature, riconosciuta dalla dottrina prevalente; concezione che, come è noto, è riscontrabile in una delle sue manifestazioni più importanti nella estensione e nella valorizzazione delle ipotesi di responsabilità oggettiva, avvenuta soprattutto con la teorizzazione della responsabilità per rischio d'impresa. Secondo questa visione, l'imprenditore, anche quando non abbia posto in essere alcun comportamento colpevole, andrebbe considerato il soggetto più adatto a farsi carico dei costi del fatto dannoso, in quanto egli, nell'ambito della sua attività, avrebbe la possibilità di ripartire tali costi su di una pluralità di soggetti, mediante la stipulazione di contratti di assicurazione a condizioni più convenienti rispetto a quelle alle quali potrebbero accedere i singoli soggetti esposti all'evento dannoso (sul punto si veda Trimarchi, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano 1961, p. 34 ss.; dello stesso a., seppure nella prospettiva della responsabilità contrattuale, *Sul significato economico dei criteri di responsabilità contrattuale*, 1962., p. 513 ss; Calabresi, *Costo degli incidenti*, rad. it., Milano 1975, 401, il quale riconosce esplicitamente di aver sviluppato un approccio al tema analogo a quello di Trimarchi (p. 19, nt. 1); inoltre v., tra gli altri, Alpa, *L'assicurazione di fronte all'evolversi del concetto di responsabilità*, in *Assicuraz.*, 1985, I, p. 536 s.; Buonocuore, *Le nuove frontiere del diritto commerciale*, Napoli 2006, p. 161; Afferni, *La riparazione del danno non patrimoniale nella responsabilità oggettiva*, in *Resp. civ.*, 2004, p. 864 ss.

Secondo la ricostruzione operata da autorevole dottrina¹⁸⁵ l'istituto in questione poté trovare sviluppo a seguito del progressivo ridimensionamento del principio della esclusiva responsabilità per colpa accertata, della necessità per gli imprenditori di contenere i rischi delle loro attività produttive, ed infine dalla consapevolezza che lo strumento assicurativo avrebbe potuto condurre alla liberazione dell'imprenditore da quei rischi risarcitori complessi e particolarmente gravosi in relazione ad attività pericolose.

In generale è opinione comune in dottrina che l'assicurazione della responsabilità civile rientra nella categoria di assicurazione contro i danni.¹⁸⁶

Tale opinione ha trovato recentemente dignità normativa a seguito della introduzione nel nostro ordinamento del Codice delle Assicurazioni il quale all'art. 2 comma 3 classifica le assicurazioni della responsabilità civile in quattro rami.¹⁸⁷

L'art. 1917 c.c.¹⁸⁸ al comma 1 contiene la nozione di assicurazione della responsabilità civile. Con essa *"l'assicuratore è*

¹⁸⁵ La Torre, *L'assicurazione nella storia delle idee*, Milano, 2000.

¹⁸⁶ P.G. Monateri, *La responsabilità civile*, in Trattato di diritto civile, diretto da R. Sacco, Torino, 1998; F. Peccenini, *Assicurazioni contro i danni e assicurazioni sulla vita Profili attuali*, in Trattato di diritto privato, diretto da P. Rescigno, 5^a ed., Torino, 2007, 94; F. Caringella-L. Buffoni, *Manuale di diritto civile*, Roma, 2009, 1057; Corrias, *Responsabilità civile e contratto di assicurazione*, in *Riv. Dir. Civ.*, 2011, 3, 245 in giurisprudenza recentemente, Trib. Campobasso, 02-02-2012, Trib. Padova Sez. II, 16 agosto 2011

¹⁸⁷ I primi tre rami attengono alle responsabilità risultanti dall'uso di autoveicoli terrestri, veicoli aerei, marittimi, lacustri e fluviali. Il quarto ramo inerisce *"ad ogni responsabilità diversa"* da quella dei tre rami precedentemente elencati.

¹⁸⁸ L'art. 1917 c.c. testualmente recita *" Nell'assicurazione della responsabilità civile l'assicuratore è obbligato a tenere indenne l'assicurato di quanto questi, in conseguenza del fatto accaduto durante il tempo dell'assicurazione, deve pagare a un terzo,*

obbligato a tenere indenne l'assicurato di quanto questi, in conseguenza del fatto accaduto durante il tempo della assicurazione, deve pagare ad un terzo, in dipendenza della responsabilità dedotta nel contratto. Sono esclusi i danni derivanti da fatti dolosi"¹⁸⁹.

La definizione codicistica ricomprende diverse fattispecie di responsabilità quali il fatto proprio dell'assicurato o altrui, la responsabilità da fatto illecito o da reato.

2. Rischio assicurato e struttura della polizza RCV

Nell'ambito della responsabilità civile vettoriale, che ne costituisce appunto una specie, l'assicurazione ha la funzione di tutelare il patrimonio dell'assicurato/vettore ristorando il danno patito da quest'ultimo in ragione del risarcimento che esso è tenuto a corrispondere al proprietario della merce a cagione del danno procurato alla merce per perdita o avaria.

in dipendenza della responsabilità dedotta nel contratto (2952). Sono esclusi i danni derivanti da fatti dolosi (2767).

L'assicuratore ha facoltà, previa comunicazione all'assicurato, di pagare direttamente al terzo danneggiato l'indennità dovuta, ed è obbligato al pagamento diretto se l'assicurato lo richiede.

Le spese sostenute per resistere all'azione del danneggiato contro l'assicurato sono a carico dell'assicuratore nei limiti del quarto della somma assicurata. Tuttavia, nel caso che sia dovuta al danneggiato una somma superiore al capitale assicurato, le spese giudiziali si ripartiscono tra assicuratore e assicurato in proporzione del rispettivo interesse.

L'assicurato, convenuto dal danneggiato, può chiamare in causa l'assicuratore"

¹⁸⁹ Donati, *Trattato del diritto delle assicurazioni*, vol III, Milano, 1956, 335 secondo cui la funzione del contratto di responsabilità civile è quella di elidere gli effetti patrimonialmente negativi derivanti dall'insorgenza di un debito di responsabilità. In giurisprudenza ex multis Cass. n. 6341/87, in *Assicurazione*, 152. del tutto minoritaria e abbandonata è invece la teoria che ravvisa la funzione dell'assicurazione della responsabilità civile nella eliminazione della insicurezza giuridica creata dalle pretese (anche se infondate) di terzi, per tutti di vedano Hemard, *Theorie et pratique des assurances terrestres*, II, Paris, 1925 e Spilrein, *Le contrat d'assurance de la responsabilité civile*, Paris, 1933, 30

Da quanto sopra consegue che l'interesse proprio dell'assicurazione è del vettore a nulla valendo la posizione del proprietario della merce che potrà invece tutelarsi con altra tipologia di copertura (assicurazione contro i danni alla merce).

I contratti di assicurazione dei rischi connessi ai trasporti su gomma, al pari di altre tipologie di coperture piuttosto frequenti sul mercato, sono rilasciate sulla base di condizioni generali di contratto che, variamente modificate dalle singole compagnie, traggono origine dai formulari predisposti dall'Associazione Nazionale delle Imprese di Assicurazione (ANIA).

Il formulario ANIA per la copertura in oggetto è dato dalla "Polizza di assicurazione della responsabilità civile del vettore stradale per i danni alle merci trasportate. L'ultima versione edita dall'associazione è del 2006.

Di particolare interesse è la delimitazione del rischio assicurato prevista nel formulario che confinerebbe la prestazione della Compagnia alle ipotesi di responsabilità contrattuale del vettore in relazione al danno od alla perdita.

Questa limitata formulazione dell'oggetto del contratto è stata, anche di recente, giustamente criticata poiché escluderebbe in radice diverse fattispecie di danno contro le quali l'assicurato (vettore) sarebbe esposto in prima persona, con ciò gravandolo di voci di danno anche ingenti.¹⁹⁰

¹⁹⁰ V. sul tema M. Rossetti, *Il Diritto delle Assicurazioni*, Vol. II 2012, p. 161. L'A. giustamente critica il rischio definito nel formulario ritenendo, peraltro, che l'art. 12 del formulario se correttamente interpretato secondo i criteri di cui all'art. 1366 c.c. e ss. dovrebbe condurre alla conclusione che *"la copertura sussiste in tutti i casi in cui la condotta del vettore, causativa del danno al terzo, sia oggettivamente qualificabile come inadempimento delle obbligazioni scaturite dal contratto di trasporto, a*

A ciò si aggiunga che l'avente diritto al carico (oppure la compagnia di assicurazione che ha indennizzato il proprietario della merce e che agisce ex art. 1916 c.c.¹⁹¹) di regola esercita l'azione di risarcimento cumulando l'azione derivante dal contratto con quella spiccata in via extracontrattuale. Questo anche per superare alcune ricorrenti eccezioni processuali sulla prescrizione breve di cui all'art. 2951 c.c..

Nella prassi commerciale il mercato assicurativo, sulla spinta delle esigenze delle imprese di trasporto e della libera concorrenza tra compagnie, si è discostato dalla limitazione sopra riferita utilizzando una definizione di rischio piuttosto estensiva e, per l'effetto, provvedendo a circoscrivere l'estensione del rischio attraverso clausole di esclusione per determinati eventi ovvero per determinate modalità di verifica dell'evento dedotto in polizza.

La formula usualmente utilizzata prevede che *"La Società si obbliga a tenere indenne l'Assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare quale civilmente responsabile ai sensi di legge, nella sua qualità di vettore stradale a titolo di risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate"*.

nulla rilevando che il terzo danneggiato (parte del negozio di trasporto) abbia scelto di agire con l'azione aquiliana invece che con quella contrattuale".

¹⁹¹ L'art. 1916 c.c. testualmente recita " L'assicuratore che ha pagato l'indennità surrogato, fino alla concorrenza dell'ammontare di essa, nei diritti dell'assicurato verso i terzi responsabili.

Salvo il caso di dolo, la surrogazione non ha luogo se il danno causato dai figli, dagli affiliati, dagli ascendenti, da altri parenti o a affini dell'assicurato stabilmente con lui conviventi o da domestici.

L'assicurato responsabile verso l'assicuratore del pregiudizio arrecato al diritto di surrogazione.

Le disposizioni di questo articolo si applicano anche alle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro e contro le disgrazie accidentali". NOTA Il secondo comma è stato dichiarato illegittimo dalla Corte Costituzionale (21 maggio 1975, n. 117) per ciò che riguarda il non annoverare, fra le persone nei confronti delle quali non è ammessa la surrogazione, il coniuge dell'assicurato.

L'oggetto così definito riesce a combinare due esigenze diverse: da un lato estendere omnicomprensivamente la copertura alla responsabilità civile del vettore senza una aperta distinzione tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale, dall'altro lato limitarne l'esposizione ai soli eventi che comportino la perdita o l'avaria delle cose trasportate.

Nel formulario ANIA, così come nelle polizze largamente diffuse sul mercato, esistono specifiche clausole di esclusione della operatività della copertura in presenza di:

- assenza di autorizzazione all'esercizio dell'attività di autotrasportatore;
- danni a merci tassativamente escluse, per quali pertanto non è fatto divieto all'assicurato di trasportarle ma ne viene esclusa la risarcibilità in caso di danno o perdita (es. oggetti d'arte, gioielli, pellicce, carte valori ecc.);
- altri eventi espressamente esclusi (dolo del contraente o dell'assicurato, bagnamento delle merci, terremoti, atti di vandalismo, sabotaggi ecc.).

Nelle condizioni particolari di contratto del formulario RCV spicca la clausola sulla copertura per furto e rapina subita dal vettore in virtù della quale la compagnia copre il rischio in parola a fronte della ottemperanza da parte dell'assicurato di alcune regole di comportamento e a fronte delle perpetrazione dell'evento criminoso con talune modalità operative.

Significativo, sotto il primo profilo, è l'orientamento che si è sviluppato in giurisprudenza circa la natura giuridica della clausola contenente la descrizione del rischio in questione unitamente alle cause di esclusione della garanzia in presenza del furto o della

rapina e della inosservanza delle regole di condotte imposte all'assicurato.

Le decisioni giurisprudenziali formatesi negli anni hanno dovuto in particolare affrontare l'eventuale natura vessatoria della clausola sul presupposto che tale condizioni limitassero la responsabilità dell'assicuratore in funzione della garanzia prestata¹⁹².

L'orientamento maggioritario, e ormai costante, ha statuito il principio secondo il quale *“la clausola di un contratto di assicurazione contro il furto (la fattispecie è estensibile anche alla clausola furto contenuta in una polizza RCV) la quale stabilisce l'ambito oggettivo del rischio assicurato col prevedere che ai fini della operatività della polizza, il furto sia consumato con determinate modalità, non introduce una limitazione della responsabilità a favore dell'assicuratore, ma ha il solo scopo di individuare e circoscrivere il rischio assicurato, cioè l'oggetto del contratto, e perciò non richiede la specifica approvazione per iscritto”*.¹⁹³

Diverso è il caso che si verifica allorchè la clausola sotto critica venga utilizzata nell'ambito del rischio furto e rapina perpretato con l'agevolazione del dipendente dell'assicurato per negare l'operatività della copertura.

In tale ipotesi la clausola deroga apertamente al dettato dell'art. 1900 comma 2 a mente del quale *“l'assicuratore è obbligato per il sinistro cagionato da dolo o colpa grave delle persone del fatto delle quali*

¹⁹² Rasi, *Sulla clausola limitativa di responsabilità nel trasporto stradale: vessatorietà, colpa grave e dichiarazione di valore*, in *Dir. traspr.*, 2012,I, 246; Tullio, *Considerazioni generali di contratto e clausole vessatorie nella contrattualistica dei trasporti*, in *Dir. traspr.*, 1995, 7259 nonché per un'analisi dei caratteri definitori della figura del consumatore nei contratti di trasporto, Fiore, *Il contratto di trasporto e la nozione di consumatore*, in *Dir. traspr.*, 2001, 173; Zampone, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. traspr.*, 2001, 509

¹⁹³ Cass.civ. n. 4787/84; v. anche Cass.civ. n. 2636/98.

*l'assicurato deve rispondere", di tal che "implica una delimitazione della responsabilità dell'assicuratore e deve quindi, a pena di nullità, essere approvata per iscritto dall'assicurato".*¹⁹⁴

La durata della garanzia RCV è solitamente fissata a tempo (diversamente dalle polizze contro i danni sulla merce che possono essere a tempo od a viaggio).¹⁹⁵

Alla luce del dettato dell'art. 1917 c.c. l'assicuratore sarebbe perciò tenuto per i danni alla merce o per la loro perdita verificatisi durante la vigenza del contratto.

Tuttavia il formulario prevede che la assicurazione si estenda anche a quei danni verificatisi dopo la scadenza del contratto ma che abbiano avuto inizio prima di tale termine.

¹⁹⁴ v. Cass. n. 10170/90.

¹⁹⁵ Nelle polizze a tempo si opera una ulteriore distinzione tra polizze fatturato e polizze in abbonamento. Le prime assicurano i rischi di danni al carico per tutti i viaggi commissionati al vettore senza distinzione di tipologia della merce, di mezzo utilizzato per il trasporto (che deve essere peraltro di proprietà o nella disponibilità dell'assicurato ovvero di un proprio ausiliario se così previsto in contratto), luogo di partenza o di destino. Il premio è calcolato sulla base di una percentuale sul fatturato del vettore. Viene infatti stabilito un primo premio a deposito all'atto della conclusione del contratto ed un altro premio c.d. a conguaglio sulla base delle informazioni cui è tenuto l'assicurato alla fine della durata annuale della polizza. Le seconde invece coprono una universalità di viaggi ancora da compiere da parte del vettore il quale è tenuto di volta in volta a comunicare all'assicuratore l'inizio del trasporto mediante regolare dichiarazioni di alimento.

All'interno di tale tipologia ricorre ancora la distinzione tra polizza con formula facoltativa, che esclude l'operatività della polizza in difetto della comunicazione all'assicuratore; e polizza con formula obbligatoria, secondo cui il ritardo, l'errore o la mancanza della notifica della dichiarazione di alimento non pregiudicano l'operatività della copertura.

Le polizze in abbonamento, tuttavia, sono di solito frequenti nelle assicurazioni contro i danni sulle merci piuttosto che nelle polizze RCV.

3. I danni indennizzabili e la legittimazione ad agire nella polizza RCV

Nella assicurazione RCV i danni indennizzabili sono pari all'esposizione del vettore ex art. 1696 c.c. nei confronti dell'avente diritto al carico o dell'assicuratore di quest'ultimo che agisca in via di rivalsa ex art. 1916 c.c..

La copertura espressamente prevede il limite primario imposto dall'art. 1696 per il caso di colpa lieve addebitabile all'assicurato per il danno alla merce.

Attraverso una clausola specifica possono essere coperte anche le responsabilità addebitabili all'assicurato per colpa grave e le responsabilità addebitabili ai dipendenti del vettore (*"delle persone delle quali l'assicurato deve rispondere"*) a titolo di dolo o colpa grave. Per quanto attiene alla legittimazione ad agire non sussistono notevoli problemi.

La lettera dell'art. 1917 c.c. è chiara nel disporre che l'obbligo dell'assicuratore attiene al ripristino del patrimonio dell'assicurato depauperatosi in ragione delle somme che lo stesso è tenuto a risarcire al danneggiato.

Ciò comporta, in prima analisi, che l'obbligazione dell'assicuratore è materialmente successiva alla dazione del risarcimento ad opera del vettore.

Tuttavia come dispone il comma 2 l'assicuratore può pagare direttamente al terzo il debito accertato a carico dell'assicurato ovvero

può essere richiesto dall'assicurato stesso di pagare direttamente il terzo.¹⁹⁶

L'identità del soggetto legittimato ad invocare la tutela assicurativa è, naturalmente, il vettore la cui responsabilità è coperta dalla polizza.

Nelle polizze R.C. normalmente non è possibile identificare aprioristicamente un valore assicurabile, con ciò determinando un rapporto tra valore assicurabile e valore assicurato

Per questa ragione la copertura è garantita per i rischi per i quali opera con la previsione di un tetto massimo detto "massimale".

¹⁹⁶ La polizza RCV non prevede l'azione diretta del terzo danneggiato così come avviene invece per la RCA, per la responsabilità per danni a terzi sulla superficie di cui all'art. 1015 cod.nav, per la responsabilità per danni arrecati all'impiego dell'energia nucleare, per la responsabilità civile del cacciatore). Come correttamente argomentato da autorevole dottrina - v. M. Irrera, *L'Assicurazione: l'impresa ed il contratto*, Collana Trattato di Diritto Commerciale diretto da G. Cottino, Cedam, 2011, 286 - la ragione per la quale generalmente se non nei casi previsti dalla legge l'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore " *risiede nella diversità degli obblighi gravanti sulle parti: di carattere indennitario quello dell'assicuratore della responsabilità civile nei confronti dell'assicurato; di carattere risarcitorio quello dell'assicurato verso il terzo danneggiato.*" Il principio riportato dall'A. trova corrispondenza nella giurisprudenza della Suprema Corte secondo la quale tale diversità di obblighi gravanti sulle parti si riflette sul piano probatorio. Invero " *nell'ipotesi di azione proposta dal danneggiato contro l'assicurato e di azione di garanzia proposta da questi nei confronti dell'assicuratore, il danneggiato non è parte del rapporto processuale relativo a tale seconda causa, che rimane del tutto distinta dalla prima, potendo solo verificarsi che il chiamato in garanzia assuma, in quest'ultima, la posizione di interventore adesivo ad adiuvandum dell'assicurato quando, oltre a negare la garanzia assicurativa, si sia associato al danneggiante nel contestare l'esistenza dell'obbligazione risarcitoria verso l'attore principale; ne consegue che le ammissioni concordi rese dal danneggiato e dal danneggiante in merito alla ricostruzione del fatto illecito, mentre vincolano gli stessi, ed anche, per il principio dispositivo che domina l'ordinamento processual-civilistico, il giudice, quanto all'esistenza del fatto stesso, non producono alcun effetto vincolante nei confronti dell'assicuratore*" Cfr. Cass.civ. n. 11861/98, in *Arch. Civ.* 1999, p. 167; ed in *Giur.it.* 1999, p. 2048, con nota di Baratto; in *Danno e Resp.* 1999, p. 651 con nota di Filograna.

Nell'ambito delle polizze RCV il massimale è confinato nell'importo entro il quale l'assicuratore è tenuto ad indennizzare l'assicurato per il depauperamento del proprio patrimonio con il limite risarcitorio previsto dall'art. 1696 c.c. a cui può accedere – come riferito *supra* – una clausola ad hoc inserita nelle Condizioni Particolari che, in deroga ai limiti previsti per la responsabilità vettoriale per colpa lieve, dispone la copertura (sempre entro il massimale) anche per fatti commessi dall'assicurato con colpa grave.

4. Le assicurazioni contro i danni sulle merci trasportate.

L'assicurazione contro i danni è la copertura maggiormente diffusa sul mercato assicurativo ed è, storicamente, la copertura più antica¹⁹⁷.

La polizza sulle merci trasportate copre una universalità di rischi in quanto copre molteplici cause di perdita o danneggiamento dei beni oggetto della spedizione.¹⁹⁸

Il danno in questo caso è inteso quale danno in senso fisico, che ricade sulla cosa e che prescinde dalla antigiuridicità del fatto del fatto causativo del danneggiamento o della perdita.¹⁹⁹

¹⁹⁷ In generale sull'assicurazione contro i danni si veda Buttaro, voce *Assicurazione contro i danni*, in *Enc. Dir.*, III, Milano, 1958, p. 493; Gasperoni, voce *Assicurazione contro i danni*, in *Noviss. Dig.*, I, 2, Torino, 1958, 1137; Volpe Putzolu, voce *Assicurazione contro i danni*, in *Digesto*, Disc. Privat. Sez. comm., I, Torino, 1987, 399; Fanelli, voce *Assicurazione - II) Assicurazione contro i danni*, in *Enc. Giur.*, III, Roma, 1988, 1; Scalfi, *I contratti di assicurazione. L'assicurazione danni*, in *Il diritto delle assicurazioni*, diretto da Scalfi, 1, Torino, 1991.

¹⁹⁸ A tal fine la Polizza Assicurazione Merci Trasportate dell'ANIA (ed. 2006) contempla due differenti delimitazioni del rischio assicurato. Nella prima definizione ("Pieno rischio") sono coperti tutti i rischi salvo quelli esclusi; nella seconda definizione ("Rischi Base") sono coperti solo i rischi tassativamente indicati in polizza.

Infatti con il contratto di assicurazione contro i danni la Compagnia, verso il pagamento di un premio, si obbliga a rivalere l'assicurato del danno ad esso prodotto da un evento, corrispondendo l'importo pari al valore della cosa danneggiata o perduta o totalmente distrutta nei limiti del massimale convenuto.

Alla base della assicurazione *de qua* rilevano sia il concetto di rischio sia il concetto di interesse assicurato.

Sotto il primo profilo il rischio è definito come un evento incerto, non ancora prodottosi e che deve necessariamente riguardare sia l'*an* sia il *quantum*.

La teoria della aleatorietà del contratto secondo la quale il rischio qualifica la natura stessa del rapporto costituisce, infatti, la tesi maggioritaria in dottrina.²⁰⁰

Sotto il secondo profilo emerge, in stretta correlazione con il rischio, l'interesse assicurato, che è dato dalla relazione fra una persona ed il bene.

L'interesse pertanto costituisce un elemento della causa del contratto, ovvero sia costituisce la funzione economica "*tutelata dal legislatore attraverso quel determinato schema negoziale*".²⁰¹

Le tematiche sottese all'interesse nell'assicurazione non sono disgiunte dalla titolarità di detto interesse, posto che la relazione tra la

¹⁹⁹ v. C. Tincani, *Assicurazione delle merci trasportate e azione dell'assicuratore nei confronti del vettore*, Giuffrè, 2004, p. 28

²⁰⁰ Avverso a tale tesi si v. Di Giandomenico, *Il contratto e l'alea*, Padova, 1987, 188. Secondo l'A. infatti la causa del contratto è la neutralizzazione del rischio e non già la sua introduzione.

²⁰¹ V. Doria, *Autonomia privata e causa familiare*, Milano, 1996, 204 ss.; La Torre, *L'assicurazione nella storia delle idee*, 1995, 41.

persona e la cosa deve essere non di mero fatto bensì giuridica²⁰²e deve esistere una coincidenza tra soggetto titolare del diritto all'indennità col soggetto esposto al pericolo di danno.

Al riguardo si è soliti porre ad esempio l'ipotesi, non infrequente, della stipulazione del contratto di assicurazioni danni sulle merci da parte del vettore per conto di chi spetta ai sensi dell'art. 1891 c.c..

Se si desse spazio alla teoria dell'interesse connaturata alla relazione di fatto tra la persona e la cosa, certamente dovremmo concludere che il vettore ha una relazione diretta sulla merce essendone custode durante il viaggio ed ha un interesse a che la detta merce non vada perduta o danneggiata.

Ne dovrebbe conseguire la titolarità del diritto in capo al trasportatore all'indennizzo assicurativo da parte della Compagnia quanto meno allorquando il sinistro si verifichi durante il trasporto.

In realtà, a seguito di un precedente contrasto anche giurisprudenziale, la Corte di Cassazione a Sezioni Unite con la sentenza n. 5556 del 18.04.2002 ha definito risolto la *querelle* statuendo che *"all'assicurazione per conto di chi spetta, disciplinata dall'art. 1891 c.c. non è applicabile, attesa la sua natura indennitaria, l'art. 1411 comma 3 c.c., il quale, in tema di contratto a favore di terzi, legittima lo stipulante a beneficiare della prestazione ove il terzo rifiuti di profittarne; ne consegue che, nel caso in cui il contratto di assicurazione sia stato stipulato dal vettore in favore del proprietario delle cose trasportate, è da escludere che il primo*

²⁰² Il Fanelli, *Le Assicurazioni*, op. cit. 78, assume infatti che *"il punto di partenza ed, in un certo senso, il fulcro di tutto il sistema di norme imperative che regolano le assicurazioni contro i danni è l'art. 1904 c.c. ove è posto il principio rigoroso secondo il quale deve esserci in ogni caso coincidenza del soggetto titolare del diritto all'indennità col soggetto esposto al pericolo di danno"*. V. anche Pillinini, *I Soggetti, la formazione ed il rischio nei contratti di assicurazione trasporti*, p.60 e ss.

*possa beneficiare dell'indennità ancorchè l'assicurato non abbia profittato dell'assicurazione, avendo preferito chiedere il risarcimento del danno al vettore. Né da tale comportamento dell'assicurato potrà trarsi il di lui espresso consenso a che il contraente eserciti, secondo quanto prevede il comma 2 del citato art. 1891 c.c. i diritti derivanti dalla polizza, atteso che esso palesa soltanto il rifiuto dell'assicurato di avvalersi dell'assicurazione, ma nulla esprime in ordine all'esercizio, da parte dello stipulante, dei diritti derivanti dall'assicurazione medesima".*²⁰³

Il mercato assicurativo si era già cautelato rispetto all'ipotesi di sottoscrizione di un contratto assicurativo per conto di chi spetta da parte vettore, che avesse il proprio fine di "mascherare" l'intento di concludere nei fatti una polizza RCV.

A tal proposito la vecchia Polizza Italiana di Merci Trasportate ed. 1998 alla clausola 98/41, art. 14, prevedeva espresamente che l'assicurazione per conto stipulata dal vettore o dallo spedizioniere potesse coprire la propria responsabilità civile.

Tale divieto veniva rafforzato dalla ulteriore esclusione che in caso di sinistro occorso alle merci la Compagnia potesse esercitare

²⁰³ Cass.Civ. Sez. Unite, 5556/2002, in *Dir. Giustizia*, 2002, nota di Rossetti; pubblicata anche in *Giust. Civ.*, 2002, I nota di La Torre ed in *Corriere Giuridico*, 2002, 9, 1163 nota di Lamorgese. Nello stesso senso v. anche Cass.civ. n. 2789/99; Cass.civ. n. 2120/96; Cass.civ. n. 1333 in *Assicurazioni*, 1995, II, 2, 176; Cass.civ. n. 187/93 in *Foro it.*, 93, I, 1483.

La Cassazione in passato aveva seppur in maniera piuttosto isolata sostenuto che "nella polizza per conto di chi spetta può avvantaggiarsi chiunque abbia, al momento del sinistro, un interesse alla conservazione del valore della cosa e quindi al risarcimento del danno, in quanto titolare, in base al rapporto esistente tra lui e la cosa medesima, del particolare interesse assicurato, cosicchè l'assicurazione può coprire l'interesse non di uno ma di più soggetti i quali, al momento del sinistro, si trovino in varia veste in rapporto con la cosa (come proprietario, come creditore pignoratorio, come vettore) anche se siano incerti al momento della conclusione del contratto o mutino durante la vita del rapporto": cfr. Cass.civ. n. 3425/76 in *Dir. Mar.* 1977, 50.

l'azione di rivalsa di cui all'art. 1916 c.c. anche nei confronti del contraente.

5. L'assicurazione contro i danni sulle merci per conto di chi spetta e per conto altrui.

La polizza più commercializzata tra le assicurazioni contro i danni sulle merci trasportate è quella per conto di chi spetta²⁰⁴, disciplinata dall'art. 1891 c.c..

Come noto il contratto di assicurazione può essere stipulato in nome proprio ma per conto o nell'interesse di un altro soggetto.

Si è soliti in questi casi distinguere il contraente che conclude il contratto ed è obbligato al pagamento del premio, e l'assicurato al quale la Compagnia è tenuta a versare l'indennizzo previsto dal contratto.

L'art. 1891 c.c. disciplina due differenti ipotesi che si differenziano innanzitutto tra di loro in merito alla figura dell'assicurato.

Mentre nell'assicurazione per conto altrui il terzo è identificato all'atto della sottoscrizione del contratto, nell'assicurazione per conto

²⁰⁴ Di regola tale copertura viene contratta dal vettore a beneficio del proprietario della merce al fine di tutelarla per i rischi che i beni potranno incontrare in occasione del viaggio. Sulla polizza per conto di spetta v. Capponi M.C., *Il contratto di assicurazione per conto di chi spetta*, in Giust.civ. 1990, II, 2, 160; Celle, *La posizione del contraente nell'assicurazione per conto di chi spetta*, Dir. Mar. 1995, 1067 e ss.; Dellachà, *Le Sezioni Unite sull'assicurazione per conto di chi spetta: conferme e nuovi punti di partenza*, in Danno e Resp. 2002, 1217; Giammarino, *L'assicurazione per conto di chi spetta nel trasporto di cose*, in Dir.Prat. Assi. 1985, 247; Ricolfi, *Questioni in tema di assicurazione per conto di chi spetta*, in Giur.It. 1992, I, 1, 489 e ss.; Scalfi, *Manuale delle Assicurazioni Private*, Milano, 1994.

di chi spetta l'assicurato è identificato solo sulla base della titolarità dell'interesse assicurato al momento del sinistro.

Si discute in dottrina sulla natura dei contratti *de quibus*.

Le tesi possono essere riassunte come segue:

- a) classificazione delle assicurazioni secondo lo schema del mandato senza rappresentanza o della gestione di affari altrui, sulla base della imputazione degli obblighi in capo al contraente, fatti salvi per quegli obblighi che per la natura dell'affare devono essere adempiuti dall'assicurato²⁰⁵;
- b) stante la dissociazione tra il contraente e l'assicurato (beneficiario), classificazione delle assicurazioni in parola secondo lo schema del contratto a favore del terzo di cui all'art. 1411 c.c.

Quest'ultima tesi è considerata quella più tradizionale sebbene una comparazione tra lo schema del contratto a favore del terzo e le obbligazioni derivanti dal contratto di cui all'art. 1891 c.c. possa condurre facilmente alla emersione di tratti incompatibili con l'assimilazione dell'assicurato/beneficiario al terzo propriamente definito.

La giurisprudenza, privilegiando tuttavia la tesi tradizionale si è spinta sino a definire il contratto di assicurazione per conto altrui o per conto di chi spetta come una *“vicenda negoziale sui generis di contratto a favore di terzo che richiede a pena di invalidità, la sussistenza di un interesse dello stipulante”*.²⁰⁶

²⁰⁵ Ci si riferisce pacificamente alle disposizioni contenute agli art. 1910 c.c. (Assicurazione presso diverso assicuratori); art. 1913 c.c. (Avviso all'assicuratore in caso di sinistro) e all'art. 1914 c.c. (Obbligo di salvataggio).

²⁰⁶ V. Cass.civ. n. 13058/07. Seconco la corte *“ne consegue che lo specifico requisito dell'interesse nell'assicurazione ex art. 1891 c.c. risulta di duplice natura e di*

6. La titolarità del diritto all'indennizzo

Nell'assicurazione contro i danni sulle merci trasportate, alla luce anche delle considerazioni svolte al paragrafo che precede, l'individuazione della persona legittimata a richiedere il pagamento dell'indennizzo all'assicuratore ha generato grandi incertezze.

Generalmente si individua nel proprietario della merce il terzo beneficiario della prestazione.

Tuttavia l'elemento di confusione è dato dal fatto che il proprietario dell'interesse assicurato deve essere tale al momento del sinistro.

Poiché il contratto assicurativo accede ad un contratto di trasporto che, frequentemente, presuppone un sottostante contratto di vendita, ecco che l'individuazione del terzo non sempre è agevole.

*diverso contenuto, dovendo essere valutato, ai fini della validità del contratto, sia con riguardo alla posizione dell'assicurato-terzo, a norma dell'art. 1904 c.c. sia con riferimento alla posizione dello stipulante ai sensi dell'art. 1411 c.c.: sotto il primo profilo il primo profilo, l'interesse assicurativo sottende, una relazione economica tra un soggetto e un bene esposto a rischio in rapporto ad un evento futuro potenzialmente dannoso (dovendo, per l'effetto, risultarne una posizione soggettiva giuridicamente qualificata e non un interesse di mero fatto) mentre, in relazione al secondo aspetto, l'interesse non deve giocoforza assumere caratteri di giuridicità, potendo, risolvendosi anche in una situazione soggettiva di mero fatto, morale o di immagine"; in dottrina v. Donati – Volpe Putzolu, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, Milano, 2000.*

Vi è anche chi invece, nel tentativo di salvare una comparazione nei termini anzi descritti tra 1891 c.c. e 1411 c.c. ha sostenuto che il contratto assicurativo per conto di chi spetta è assimilabile al contratto a favore del terzo pur nella esistenza di ampie deroghe rispetto a tale figura contrattuale così che si possa parlare di una relazione di specialità; in questo senso Scalfi, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, op. cit., p 44.

Laddove il trasporto non sia consequenziale ad un contratto di vendita, non costituendone una operazione accessoria, il terzo sarà individuabile nella figura del mittente.

Diversamente in presenza di un rapporto principale di compravendita cui segue, quale prestazione accessoria, un obbligo di consegna, così come previsto dall'art. 1510 comma 2 c.c. a mente del quale *“salvo patto o uso contrario, se la cosa venduta deve essere trasportata da un luogo all'altro, il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo la cosa al vettore o allo spedizionario”*, allora il terzo coinciderà con il destinatario-acquirente.

Tale ultima affermazione tuttavia deve essere integrata con la disposizione di cui all'art. 1378 che dispone che *“nei contratti che hanno per oggetto il trasferimento di cose determinate solo nel genere, la proprietà si trasmette con l'individuazione fatta d'accordo tra le parti o nei modi da esse stabiliti. Trattandosi di cose che devono essere trasportate da un luogo ad un altro l'individuazione avviene anche mediante la consegna al vettore o allo spedizionario”*.

In presenza pertanto di un contratto di compravendita l'identificazione della merce destinata all'acquirente, attraverso la consegna al vettore o mediante le modalità stabilite prescinde dalle altre vicende del contratto di trasporto ed in particolare l'eventuale inadempimento del compratore al versamento del corrispettivo.

La Corte di Cassazione ha oramai univocamente recepito tale orientamento con la celebre sentenza n. 10770 del 9.07.2003 con la quale ha statuito che *“in tema di assicurazione per conto di chi spetta di cose mobili da trasportare da un luogo all'altro, nell'ipotesi di perimento delle cose consegnate al vettore, la titolarità del diritto all'indennizzo è in capo all'acquirente destinatario della merce e non in capo al mittente venditore, ciò*

ex art. 1510 c.c., secondo cui il venditore rimettendo al vettore o allo spedizioniere le cose oggetto della vendita non solo si libera dell'obbligazione della loro consegna e dei rischi connessi al loro perimento, ma trasferisce all'acquirente, salvo patto contrario, anche la loro proprietà, con la conseguenza che la qualità di assicurato con detta consegna si trasferisce dal venditore all'acquirente. Il venditore non è quindi legittimato ad agire nei confronti di chi ha stipulato il contratto di assicurazione per il risarcimento dei danni verificatisi al bene alienato successivamente alla consegna al vettore.”²⁰⁷

Come accennato *supra* esula dalla identificazione del terzo nel destinatario la circostanza che questi non corrisponda il prezzo della vendita ovvero non accetti addirittura la consegna della merce perché asseritamente danneggiata. La proprietà delle cose è già transitata nella sua sfera giuridica.

Eventuali doglianze, per le ragioni anzi descritte, su presunti inadempimenti della parte venditrice-mittente potranno costituire fonte di responsabilità per quest'ultimo e comportare domanda di

²⁰⁷ Il principio ha poi trovato ulteriori conferme nelle successive decisioni della Suprema Corte tra le quali la sentenza n. 18514/07 secondo cui “ *Nell'assicurazione contro i rischi di danni alla merce trasportata, stipulata per conto di chi spetta, la persona legittimata a domandare l'indennizzo è il destinatario se il trasporto viene affidato dal venditore ad un vettore o ad uno spedizioniere, perché in tal caso per effetto della consegna delle merci alla persona incaricata del trasporto si trasferisce in capo al destinatario il rischio del perimento di essa, ai sensi dell'art. 1510 c.c.. Quando, invece, il venditore provvede da sé a trasportare la merce al domicilio del compratore, non può trovare applicazione la disciplina di cui al citato art. 1510, con la conseguenza che, in caso di perimento della merce durante il trasporto e prima della consegna al compratore, legittimato a domandare il pagamento dell'indennizzo assicurativo è il venditore*”. In senso conforme v. anche di recente Cass.civ. n. 19983/11; Cass.civ. 18514/07.

risarcimento, ma non incide sulla legittimazione a svolgere la richiesta di indennizzo nei confronti della compagnia di assicurazione.²⁰⁸

Secondo un altro orientamento minoritario viene talvolta ammessa la legittimazione del mittente a seguito del rifiuto alla consegna della merce da parte del destinatario ovvero scaduto il termine entro il quale sarebbero dovute giungere non ne ha richiesto la riconsegna.

In questa situazione i giudici di legittimità hanno ritenuto che sulla base del contratto di trasporto, i diritti derivanti dal contratto di trasporto tornerebbero in capo al mittente che diventerebbe l'unico soggetto avente un interesse alla spedizione ed alla integrità della merce e, per l'effetto subirebbe un pregiudizio dalla sua perdita.²⁰⁹

²⁰⁸ Resta salva, tuttavia, la facoltà per le parti del contratto di compravendita di rinegoziare ad esempio una nuova spedizione senza corresponsione di un nuovo corrispettivo, con l'effetto di consentire al mittente, in quel caso di poter validamente esercitare i diritti allo stesso retrocessi a seguito della risoluzione del primo contratto verso l'assicuratore delle merci. Sul punto v. Cass.civ. n. 204/03; v. anche Cass.civ. n. 9469/04.

²⁰⁹ V. Cass.civ. n. 3097/2010. Secondo la Corte *"in tema di assicurazione contro i danni relativa a cose oggetto di contratto di trasporto, una volta identificato il titolare dell'interesse assicurato, avente diritto all'indennità, è legittimo l'esercizio della surrogazione dell'assicuratore nei diritti dello stesso, trasferendosi nella sua sfera giuridica tutti i diritti nascenti dal contratto di trasporto in capo al destinatario-assicurato nei confronti del vettore, compresi quelli non ancora esercitati dal predetto destinatario all'atto della surrogazione, con l'effetto che l'assicuratore è legittimato ad agire in surrogazione contro il vettore per il risarcimento dei danni dovuti alla sottrazione del carico anche quando il destinatario-assicurato non abbia richiesto la riconsegna delle cose al vettore, ben potendo tale facoltà, per la quale l'art. 1689 comma primo c.c. non prevede alcun termine finale, essere esercitata dall'assicuratore medesimo."*

7. L'azione di rivalsa ex art. 1916 c.c.

L'art. 1916 comma 1 c.c. fissa il principio per il quale *“l'assicuratore che ha pagato l'indennità è surrogato, fino alla concorrenza dell'ammontare di essa, nei diritti dell'assicurato verso i terzi responsabili”*.²¹⁰

In termini generali, avuto riguardo all'istituto in parola, la miglior dottrina ha assegnato alla surrogazione diverse finalità tra le quali:

- i) tutela del principio indennitario, in forza della quale l'assicurato non può trovare occasione di lucro a fronte di un danno contro lo stesso cagionato, mediante l'esercizio della domanda risarcitoria nei confronti del responsabile civile e mediante la richiesta di liquidazione dell'indennizzo spiccata verso la assicurazione del carico;
- ii) salvaguardare l'istituto della responsabilità civile, evitando che il responsabile del danno vada esente dal proprio onere risarcitorio a fronte della soddisfazione economica ricevuta dal proprietario della merce che ha ricevuto l'indennizzo dall'assicuratore contro i danni al carico;

²¹⁰ I presupposti per l'esperimento dell'azione sono comunemente individuati nell'avvenuto pagamento dell'indennizzo all'assicurato e nella dichiarazione inviata al terzo responsabile di essersi surrogato nei diritti del danneggiato e per l'effetto di voler ottenere il rimborso di tutte le somme versate a seguito del sinistro *de quo*.

E' ammessa, ed è ampiamente utilizzata nell'ambito della surroga nei trasporti, la rivalsa c.d. condizionale ovvero esercitata dalla compagnia di assicurazione che, convenuta in giudizio dal proprio assicurato per essere condannata al pagamento di quanto dovuto a termine di polizza contro i danni, azione domanda ex art. 1916 nei confronti del responsabile del danno nella denegata ipotesi di soccombenza rispetto alla domanda principale. V. Cass.civ. n. 10968/2004; Cass.civ. n. 13342/2004

- iii) consentire alle imprese di assicurazione di recuperare almeno una parte delle somme erogate a titolo di indennizzo con ciò intervenendo, per quanto possibile, sulla sostenibilità dell'intero mercato di riferimento.²¹¹

Alla luce delle coperture danni sulle merci trasportate e della polizza di responsabilità civile vettoriale, il diritto dell'assicuratore ad agire in via di rivalsa trova alcune limitazioni ed alcuni ostacoli sul proprio cammino.

Partendo dalla copertura RCV è evidente che l'azione potrà essere esercitata intanto in quanto oltre al danneggiante-assicurato il pregiudizio cagionato al proprietario della merce sia stato causato dal concorso di più soggetti ai quali potrà ascriversi la stessa colpa ascritta al primo assicurato.

Ovviamente in questo caso la compagnia potrà vedersi limitata la propria domanda ad una quota dell'importo liquidato al danneggiato in caso di responsabilità solidale tra danneggianti; ovvero ripetere l'intero indennizzo corrisposto laddove il proprio assicurato (ad es. quale primo vettore) sia stato condannato in via principale ma allo stesso tempo abbia la possibilità di agire nei confronti ad es. del proprio subvettore il quale è il vero responsabile per la perdita od il danno della merce verificatasi allorchè la stessa era nella sua custodia.²¹²

Nelle coperture sulle merci trasportate, invece, l'azione di rivalsa può avere taluni limiti derivanti dalla corretta individuazione del soggetto legittimato a vedersi riconosciuto l'indennizzo.

²¹¹ Per una disamina più completa dei punti tratteggiati si v. La Torre, *Scritti di diritto assicurativo*, Milano, 1979, 215 e ss.

²¹² In dottrina v. Donati, *Trattato di diritto delle assicurazioni private*, I, 1952; Genovese, *I limiti della surroga legale*, *Giur.It.* 1979, IV, 145;

Invero accade sovente che l'assicuratore del carico si veda eccepire durante l'azione di surroga la carenza di legittimazione ad agire o comunque l'assenza dei presupposti indicati dall'art. 1916 c.c. in considerazione del fatto che ab origine aveva indennizzato un soggetto privo di titolarità dell'interesse assicurato dalla copertura.

Anche la Corte di Cassazione sul punto ha confermato tale vizio della domanda asserendo che sebbene il danneggiante *“non può opporre all'assicuratore le eccezioni di annullabilità, rescissione e risoluzione del contratto di assicurazione ... può validamente eccepire i presupposti della surrogazione, ed in particolare la circostanza che l'assicuratore abbia indennizzato una persona diversa dall'avente diritto.”*²¹³

Tale statuizione, come possiamo notare, figurativamente chiude il cerchio di una indagine che, abbiamo visto nelle pagine che precedono, è incentrata sulla ricerca del titolare dell'interesse assicurato con alterne fortune giurisprudenziali e con ancora attuali dibattiti in dottrina.

²¹³ V. cass.civ. n. 13957/1999 in *Foro It. Rep.* 1999, *Assicurazione* n. 138 ; v. anche Cass.civ. n. 6644/1998

BIBLIOGRAFIA:

- Adragna, *Qualificazione del rapporto ed individuazione del termine di prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1988, I
- Adriano, *Le modificazioni convenzionali della responsabilità civile*, in *Resp. civ.*, 2012
- Afferri, *La riparazione del danno non patrimoniale nella responsabilità oggettiva*, in *Resp. civ.*, 2004
- Alpa, *L'assicurazione di fronte all'evolversi del concetto di responsabilità*, in *Assicuraz.*, 1985, I
- Alpa, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada: problemi attuali e profili di una riforma*
- Amadeo, *Prestazioni Accessorie al contratto di spedizine e responsabilità dello spedizioniere*, in *Dir. trasp.*, 2012
- Amendolagine, *Osservatorio nel merito*, I Contratti, 2010, 4
- Annunziata, *La responsabilità civile e le fattispecie di responsabilità presunta*
- Antonini, *Corso di diritto dei trasporto*, ed. Giuffrè
- Asquini, *Contratto di Spedizione*, in *Dig. It.*, 1970, vol XVII
- Asquini, *Contratto di trasporto di persone*, NN. D.I., XIX, torino, 1973
- Asquini, *Del Contratto di Trasporto*, in *Il codice di commercio*, vol VI, Utet, Torino 1935
- Auletta - Salanito, *Diritto commerciale*, X, Giuffrè, Milano, 1996, 418
- Baldassari, *il Trasporto*, 1996
- Belfiore, *Sui dati identificativi dello spedizioniere vettore*, in *Giur. Merito*, 1996
- Benelli, *Contratto di trasporto con sub-trasporto e diritti del destinatario*, in *Dir. Trasp.*, 1993

Betto, *Trasporto internazionale di merci su strada e limiti risarcitori*, in *Contratti*, 2009

Bianca, *Ancora in tema di distinzione tra prestazione di spedizioniere e prestazione di trasportatore*, in *Dir. trasp.*, 1992

Bocchini, *L'evoluzione di una prassi contrattuale: Spedizione e distribuzione di prodotti*, in *Riv. dir. civ.* 1984, II

Bonavera, *Questioni in tema di rapporti tra il contratto di spedizione e il contratto di trasporto*, in *Dir. maritt.*, 1953

Buonocuore, *Le nuove frontiere del diritto commerciale*, Napoli 2006

Busti, *Contratto di trasporto terrestre*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2007

Busti, *Legittimazione all'azione in responsabilità contro il vettore di cose*, I trasporti, 1978

Buttaro, voce *Assicurazione contro i danni*, in *Enc. Dir.*, III, Milano, 1958,

Calabresi, *Costo degli incidenti*, rad. it., Milano 1975

Caliceti, *Contratto e negozio nella stipulazione a favore di terzi*, Cedam, Padova, 1994

Callipari - Uggè, *L'autotrasporto di merci per conto terzi*, CAFI Ed.

Candian, *Responsabilità civile ed assicurazione*, Milano, 1993

Capotorto, *Perdita del receptum e danno risarcibile nel contratto di trasporto di cose. Riflessi sul diritto di surrogazione dell'assicuratore*, in *Nuova Giur. Civ.*, 2009

Capponi M.C., *Il contratto di assicurazione per conto di chi spetta*, in *Giust.civ.*, 1990, II

Carimini, *La responsabilità civile*, ferrara, 1994

Caringella - L. Buffoni, *Manuale di diritto civile*, Roma, 2009, 1057

Cariota - Ferrara, *Il negozio giuridico nel diritto privato italiano*, Napoli, s.d. ma 1948

Caturani e A. Sensale, *Il Trasporto*, Jovene, Napoli, 1960

Cavani, *Considerazioni circa la proposta di nuova normativa comunitaria sul noleggio di autoveicoli*, in AAVV, Modena, Mucchi, 1982

Celle, *La posizione del contraente nell'assicurazione per conto di chi spetta*, *Dir. Mar.*, 1995

Chiomenti, *Contratto di spedizione*, in *Enc. Dir.*, Milano, 1990, vol XLIII

Chiomenti, *La lettera di vettura come prova decisiva della presenza di un contratto di trasporto anziché di spedizione*, *RdcO*, 1991, II

Comenale Pinto, *L'azione del vettore verso il destinatario per i crediti derivanti dal trasporto*

Comporti, *Fatti illeciti: le responsabilità oggettive presunte (Artt. 2049-2053)*, nel *Comm. Schlesinger-Busnelli*, Milano 2009

Corrias, *Responsabilità civile e contratto di assicurazione*, in *Riv. Dir. Civ.*, 2011

Cottino, *I contratti commerciali*, in *Tratt. Galgano*, Padova 1991

Cottino, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale e diritto pubblico dell'economia*, di Galgano, Cedam, Padova, 1991, vol. XVI

Cozzi, *Le prestazioni accessorie al contratto di spedizione*, Milano, 1992

Dellachà, *Le Sezioni Unite sull'assicurazione per conto di chi spetta: conferme e nuovi punti di partenza*, in *Danno e Resp.*, 2002

Donati - Volpe Putzolu, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, Milano, 2000

Donati, *Trattato del diritto delle assicurazioni*, vol III, Milano, 1956

Donati, *Trattato di diritto delle assicurazioni private*, I, 1952

Doria, *Autonomia privata e causa familiare*, Milano, 1996

Fanara, *Il trasporto ferroviario nell'Europa del 2000*, Messina, 1999

Fanara, *La responsabilità del vettore e i limiti risarcitori nel trasporto ferroviario di persone e di cose tra normativa interna e disciplina internazionale uniforme*, Messina, 1993

Fanelli, voce *Assicurazione - II) Assicurazione contro i danni*, in *Enc. Giur.*, III, Roma, 1988

Ferraro, *L'evoluzione legislativa nel settore dell'autotrasporto dei cose*, in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 1988

Ferri, *Forma e autonomia negoziale*, in *Quadrimestre*, 1987

Ferri, *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 1993

Fiore, *Il contratto di trasporto e la nozione di consumatore*, in *Dir. trasp.*, 2001

Fiore, *La responsabilità del vettore nel trasporto di merci di strada: lata culpa (non) aequiparatur*, in *Dir. Trasp.*, 2007

Fiorentino, *I contratti navali*, Jovene, 1959

Fiorentino, *Il contratto di trasporto marittimo*, Carlo Cya, Firenze, 1940

Flamini, *Il noleggio e il problema della sua individuazione*, Napoli, 1988

Fogliani, *La spedizione*, in *AAVV*, Milano, Giuffrè, 1996

Gaeta, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasporti*, 1993

Galgano, *Il trasporto*, Padova, 1992

Gasperoni, voce *Assicurazione contro i danni*, in *Noviss. Dig.*, I, 2, Torino, 1958

Gazzoni, *Manuale diritto privato*, Napoli, 2000

Genovese, *I limiti della surroga legale*, in *Giur.It.* 1979, IV

Geri, *La responsabilità tra vettore e spedizioniere*, in *Riv. giur. circ. e trasp.* 1984

Ghio, *Il trasporto multimodale: una risposta alla complessità dei flussi logistici delle imprese industriali*, in *Economia e dir. terziario*, 1995

Giammarino, *L'assicurazione per conto di chi spetta nel trasporto di cose*, in *Dir.Prat. Assi.*, 1985

Giandomenico, *Il contratto e l'alea*, Padova, 1987

Gragnoli, *Considerazioni sul noleggio di autoveicoli adibiti al trasporto merci*, in *Dir. maritt.*, 1989

Grigoli, *Il trasporto*, in *Trattato Rescigno*, XVI, 1985

Grigoli, *La spedizione*, in *Trattato di diritto privato*, Rescigno, Utet, 1985, XII

Grigoli, *Sui limiti della prestazione dello spedizioniere*, in *Giust. Civ.*, 1986, I

Hemard, *Theorie et pratique des assurances terrestres*, II, Paris, 1925

Iacuanello Bruggi - Paolucci, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. Sist. Bigiavi*, Torino, 1979

Iannuzzi, *Del Trasporto*, in *Comm. Scajola e Branca*, Bologna-Roma, 1970

Irrera, *L'Assicurazione: l'impresa ed il contratto*, Collana *Trattato di Diritto Commerciale* diretto da G. Cottino, Cedam, 2011

La Torre, *L'assicurazione nella storia delle idee*, Milano, 2000.

La Torre, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000

La Torre, *Scritti di diritto assicurativo*, Milano, 1979

Lefebvre D'Ovidio, Pescatore e Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2000

Luminoso, *Contratto di spedizione*, Enc. *Giur. Treccani*, Roma, 1993, vol XXX

Luminoso, *Mandato, commissione e spedizione*, in *Trattato di dir. civ. e comm.*, Cicu - Messineo, vol. XXXII, Giuffrè, Milano, 1984

Lupinu, *Clausole di esonero, prescrizione e responsabilità*, DT, 1991

Majello, *Custodia e deposito*, Napoli, 1958

Massari, *La prova del fortuito per l'art. 1693 c.c*

Masutti, *Ancora sulla applicabilità dell'art. 1698 c.c. all'azione da ritardo*, in Dir. Trasporti, 1992

Masutti, *In merito all'attività di cooperazione del mittente nel corso dell'esecuzione del trasporto*, DT, 1943

Merusi, *La disciplina pubblicistica del trasporto di merci su strada*, in Imp. Amb., pubbl. amm, 1980, I

Messineo, *Manuale di diritto Civile e Commerciale*, IV, Milano, 1954

Minervini, *Il mandato, la commissione e la spedizione*, in Trattato di diritto civile italiano, Utet, torino, 1957

Monateri, *La responsabilità civile*, in Trattato di diritto civile, diretto da Sacco, Trattato di diritto civile, Torino, 1998

Moscarini, *I negozi a favore di terzo*, Giuffrè, Milano, 1970

Nurchi, *L'insussistenza della responsabilità solidale nel contratto di trasporto con sub-trasporto e le sue conseguenze giuridiche*, in Dir. Trasp., 2010

Orione, *Appunti per uno studio sul trasporto multimodale*, in Dir. Mar., 1996

Padovan, *Furto ad altra professionalità e responsabilità del vettore per la perdita del carico*, in Dir. trasp., 2010

Padovan, *La decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio in caso di accertata colpa con previsione dei suoi dipendenti*, in Dir. trasp., 2009

Passarelli, *Contratto di Opera*, in NN.DI., XI, Torino, 1968

Pavone - La Rosa, *Studi sulla polizza di carico*, Milano, 1958

Peccenini, *Assicurazioni contro i danni e assicurazioni sulla vita Profili attuali*, in Trattato di diritto privato, diretto da P. Rescigno, 5^a ed., Torino, 2007

Perlingieri e Femia, *Manuale di diritto civile*, Napoli, 2000

Pescatore, *Codice civile e codice della navigazione: valori e richiami reciproci*, in Riv. Dir. nav., 1959, vol I

Pesce, *Della incompatibilità della clausola di contrassegno nel contratto di spedizione*, in Giur. It., 1996, I

Piccioni, *Contratto di spedizione e contratto di trasporto*, VN, 1996

Piccioni, *Spedizione o trasporto e compenso a forfait*, in Contratti, 1995

Pillinini, *I Soggetti, la formazione ed il rischio nei contratti di assicurazione trasporti*

Polleri, voce *Spedizione a collettame e paccottiglia*, in Dig. It., Torino, 1970, vol. XVII

Ponzanelli, *Nuove figure di danno alla persona e tecniche assicurative*, in Resp. civ., 1989, I

Pratis, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose per strada ordinaria nell'evoluzione del diritto e nella giurisprudenza recente*, 1996

Querci, *Polizza di carico e lettera di garanzia*, Napoli, 1971

Rasi, *Sulla clausola limitativa di responsabilità nel trasporto stradale: vessatorietà, colpa grave e dichiarazione di valore*, in Dir. traspr., 2012, I

Ricolfi, *Questioni in tema di assicurazione per conto di chi spetta*, in Giur.It. 1992, I

Righetti, *Trasporto marittimo*, in Digesto/comm., XVI, Torino, 1999

Riguzzi, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione*, DT, 1999

Riguzzi, *Aspetti della responsabilità del vettore nel trasporto stradale di merci*

Riguzzi, *Trattato di Diritto Privato - Il contratto di trasporto stradale*, 2000

Romanelli e Silingardi, voce *Trasporto*, I) *Terrestre*, in Enc. giur. Treccani, XXXI, Roma, 1994

Romanelli, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, RTDPC, 1975

Romanelli, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959

Romanelli, *Il trasporto aereo*, Padona 1953

Romanelli, *Profilo del Noleggio*, Milano, 1979

Romanelli, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Riv. Trim. dir e proc. Civ.*, 1975

Rossetti, *Il Diritto delle Assicurazioni*, Vol. II 2012

Rubino, in *Trattato Vassalli*, Torino, 1980

Ruggeri, *La disciplina applicabile al contratto di trasporto multimodale*, I contratti, 2002

Russo, *Sull'azione di risarcimento proposta dal terzo destinatario contro il mittente*, in *Giust. Civ.* 1978, I,

Salesi, *L'azione di rivalsa dello spedizioniere nei confronti del vettore*, DM, 1997

Salmini, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione applicabile*, in *Dir. dei trasp.*, 2012, I

Salvi, *La responsabilità civile*, in *Tratt. Iudica-Zatti*, Milano 2005.

Santini, *Il rifiuto del destinatario e la sua revoca nel contratto di trasporto*, in *Temi*, 1956

Sarzina, *Disciplina dell'autotrasporto di cose per conto terzi ex L. n.298/74: "reformatio in peius" a danno del patrimonio del trasportatore?*, in *Riv. Giur. Circol. Trasp.*, 1981

Sarzina, *La nuova disciplina dell'autotrasporto*, in *Riv. Giur. Circ. Trasp.*, 1975

Sarzina, *La nuova disciplina nell'autotrasporto, le tariffe*, in *Riv. Giur. Circ. Trasp.*, 1976

Scalfi, *I contratti di assicurazione. L'assicurazione danni*, in *Il diritto delle assicurazioni*, diretto da Scalfi, 1 , Torino, 1991

Scalfi, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, op. cit.,

Scognamiglio, *Il danno morale mezzo secolo dopo*, Riv. Dir. civ., 2010

Silingardi - Corrado - Meotti - Morandi, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, 1990

Silingardi - Lana, *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994

Silingardi, *Il contratto di trasporto e i diritti del destinatario*, Giuffrè, Milano, 1980

Silingardi, *Il contratto multimodale*, 1986

Silingardi, *Il cosiddetto contratto di servizi di logistica, prime considerazioni giuridiche*, RGCir, 1997

Silingardi, *L'autotrasporto merci fra piano generale trasporti e politica liberistica CEE*, in Riv. Giur. Circol. Trasp., 1990, 747

Silingardi, *Nuovo codice della strada: attività di noleggio e di trasporto. Prime riflessioni e spunti critici*, in Riv. Giur. Circol. Trasp., 1993

Spilrein, *Le contrat d'assurance de la responsabilité civile*, Paris, 1933

Stolfi, *Appalto - Trasporto*, in Tratt. Grosso e Santoro Passarelli, Milano, 1961

Stornelli - Battistoni, *Autotrasporto Merci*, ed.F.A.G., Milano, 1994

Tamburro, *Natura presupposti dell'azione del vettore(sub-mittente) contro il sub-vettore*, in Dir. Trasp., 2008

Tincani, *Assicurazione delle merci trasportate e azione dell'assicuratore nei confronti del vettore*, Giuffrè, 2004, p. 28

Tincani, *Il sub-trasporto e l'azione di responsabilità del sub-vettore nel trasporto stradale*, in Dir. trasp., 1998

Trabucchi, *Le prestazioni dello spedizioniere e l'obbligazione di risultato*, in Riv. dir. civ. 1982, II

Trimarchi, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano 1961

Trimarchi, *Sul significato economico dei criteri di responsabilità contrattuale*, 1962

- Tullio, *Considerazioni generali di contratto e clausole vessatorie nella contrattualistica dei trasporti*, in *Dir. trasp*, 1995
- Tullio, *Lettera di trasporto aereo*, in *Digesto/Comm.*, VIII, Torino, 1992
- Tullio, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, *DT*, 1993
- Vaselli, *documenti di legittimazione e titoli impropri*, Milano, 1958
- Vermiglio, *Disciplina dell'autotrasporto di cose: intervento pubblico per la direzione del settore*, in *Riv. Giur. Circ. trasp.*, 1979
- Vermiglio, *Il trasporto multimodale e la sua qualificazione giuridica*, Torino, 1997
- Vermiglio, *L'appalto dei servizi di trasporto*, Milano 1996
- Vignali, *Il trasporto terrestre*, Milano, 2000
- Volpe Putzolu, voce *Assicurazione contro i danni*, in *Digesto*, Disc. Privat. Sez. comm., I, torino, 1987
- Zampone, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. trasp*, 2001
- Zunarelli - Comenale Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Cedam, 2009
- Zunarelli, *Il trasporto internazionale*, in *Digesto/comm*, XVI, Torino, 1999
- Zunarelli, *La nozione di vettore*, Milano, 1987